

Telefon: 0 233-26086
25359
24306
Telefax: 0 233-24213

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/21P
PLAN-HA II/21V
PLAN-HA II/52

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a
Arnulfstraße (südlich) zwischen Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und dem
nördlichen Vorplatz auf Flurstück 6856/97 Gemarkung München Sektion IV
- Starnberger Flügelbahnhof -**

- Billigungsbeschluss -

Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09190

**Vorblatt zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom
03.05.2023 (SB)**

Öffentliche Sitzung

I.	Vortrag der Referentin	1
A)	Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	2
B)	Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB	23
C)	Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB	29
D)	Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB	36
E)	Beteiligung der Bezirksausschüsse	38
II.	Antrag der Referentin	42
	Entwurf Satzungstext	43
	Begründung des Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung / Inhaltsverzeichnis	49
III.	Beschluss	94

Telefon: 0 233-26086
25359
24306
Telefax: 0 233-24213

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/21P
PLAN-HA II/21V
PLAN-HA II/52

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a
Arnulfstraße (südlich) zwischen Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und dem
nördlichen Vorplatz auf Flurstück 6856/97 Gemarkung München Sektion IV
- Starnberger Flügelbahnhof -**

- Billigungsbeschluss -

Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09190

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
2. Übersichtsplan M=1:5.000
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
4. Durchführungsvertrag mit Projektplänen
5. Stellungnahme des BA 02
6. Stellungnahme des BA 03

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.05.2023 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung ergibt sich gemäß § 7 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates.

Auf Grundlage durchgeführter Planungswettbewerbe wurde bereits am 25.04.2007 der Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002 - Hauptbahnhof München - für den Bereich Arnulfstraße südlich zwischen Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und nördlichem Vorplatz (Flst. Nr. 6856/97 Gemarkung München, Sektion 4) und der Neubau des Hauptbahnhofs München gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09831). Aufbauend auf diesen Beschluss wurden durch die DB Station&Service AG mehrere Konzeptionen für die Gesamtmaßnahme geprüft und mit der Landeshauptstadt München diskutiert. Deren Ergebnisse mündeten in ein überarbeitetes Baukonzept des Büros Auer Weber für die Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof München. Für den Teilbereich des Starnberger Flügelbahnhofs hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss vom 13.06.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11871) die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung eines

vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a (Starnberger Flügelbahnhof) beschlossen. Die Grenze des Geltungsbereiches des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) liegt innerhalb noch eisenbahnrechtlich gewidmelter Flächen. Die Verfahren wurden so getaktet, dass dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorrang Rechnung getragen wurde und erst nach dem Freiwerden der Flächen von bahnbetrieblichen Nutzungen die Zulässigkeit künftiger Gebäude möglich ist. Der hierfür erforderliche Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG ist bereits gestellt und erfolgt in einem separaten Verfahren. Die Planfeststellung zum Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs liegt bestandskräftig seit Oktober 2022 vor. Damit sind die Voraussetzungen zur Billigung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a gegeben.

Vortrag wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 42 ff.)

A) Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a wurde die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) während der Zeit vom 15.10.2018 mit 15.11.2018 durchgeführt.

Die insgesamt vorgebrachten Äußerungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Denkmalschutz / Erhalt des SFB / Nachhaltigkeit

1.1 Denkmaleigenschaft des Gesamtkomplexes Hauptbahnhof / Sanierung und Erhalt des Gebäudes

Es wird vorgebracht, die von Einwender*innen abgegebene Studie zu den Denkmaleigenschaften habe ergeben, dass über die bisher in die Denkmalliste eingetragenen Objekte hinaus auch der gesamte aktuelle Bestand des Hauptbahnhofs München (Hbf) als Einzeldenkmal und der Umgriff als Ensemble „Komplex Hauptbahnhof München“ anzusehen sind.

Somit bedürfe die Änderung oder Beseitigung aller Bestandteile des Gesamtkomplexes einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung, das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege sei zu beteiligen. Die denkmalrechtliche Erlaubnis zum Abbruch des Starnberger Flügelbahnhofs (SFB) und weiterer Baudenkmäler erfolge ohne hierfür infrage kommende Rechtsgrundlage.

Deshalb bestehe die Denkmaleigenschaft auch ohne Listeneintrag bereits kraft Gesetzes, die Denkmaleigenschaften seien nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zu beachten und die Belange des Denkmalschutzes seien gem. § 1 Abs. 6 BauGB im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

Auch Einzelteile, wie die Uhr oder das Vordach, dürften ohne Planfeststellung nicht ohne denkmalrechtlichen Erlaubnisbescheid geändert oder beseitigt werden. Das baurechtliche Abwägungsgebot nach § 1 Abs. 7 BauGB spreche gegen die Vertretbarkeit eines totalen Abrisses der historisch gewachsenen Bahnhofsanlage.

Es wird gefordert, das laufende Verfahren einzustellen, anderenfalls werde eine Popularklage vor dem Bayerischen Verfassungsgerichtshof in Erwägung gezogen.

Außerdem wird auf die Aussagen der Sitzung des Landesdenkmalrates verwiesen. Angesichts der vorgelegten Planungen befürchte der Denkmalrat gravierende denkmalpflegerische Beeinträchtigungen dieser Denkmalwerte:

- a) Hochhaus mit 75 m wird die Altstadtsilhouette erheblich stören.
- b) Der denkmalgeschützte SFB müsste weichen.
- c) Größe und gestalterischer Kontrast wird die Denkmäler in der Umgebung des Hbf degradieren und den Forumscharakter vernichten. Aufgrund der fehlenden Maßstäblichkeit und der negativen Auswirkungen auf das Umfeld werde die Planung insgesamt abgelehnt.

Es wird vorgebracht, dass der SFB unter Denkmalschutz stehe. Durch den Neubau entstehe ein Konflikt gem. § 1 Abs. 5 und 6 Nr. 5 BauGB.

Ein höheres Baurecht stehe nicht im Widerspruch zum Erhalt des Denkmals, es sollten Lösungen gefunden werden, das historische Gebäude in den Neubau zu integrieren. Sofern denkmalpflegerische Belange in der Abwägung berücksichtigt wurden, so sei der Abwägungsnachweis der Stadt vorzulegen. Erhebliche Mängel im Abwägungsvorgang seien nachzuarbeiten.

Es fehlten auch alle denkmalrechtlichen Stellungnahmen (Landesamt für Denkmalpflege, Denkmalrat, Untere Denkmalschutzbehörde und Heimatpfleger). Die Aussage über die Sitzung der Kommission für Stadtgestaltung am 10.10.17 ersetze die Stellungnahmen der Denkmalbehörden nicht. Der Denkmalschutz solle bei öffentlichen Bauten nicht mit großzügigerem Maßstab behandelt werden.

Das Vorgehen der DB, durch vorgezogene Baumaßnahmen wie z.B. die Abnahme der Bahnhofsuhr „vollendete Tatsachen“ zu schaffen, werde nachdrücklich verurteilt. Ähnlich wie beim rechtswidrigen Abriss des „Uhrmacherhäusls“ in München-Giesing solle der Bauherr (hier die DB) zur Rechenschaft gezogen und zur sofortigen Wiederherstellung des vorherigen Zustands verurteilt werden.

Eine behutsame Sanierung und Aufstockung des Hbf als typischer 50er-Jahre-Bau gemäß dem Entwurf von Harald Lukas anstatt eines Neubaus eines monströsen, gesichtslosen Hochhauses wird vorgeschlagen. Das Vordach („Vordachschwammerl“), die Bahnhofsuhr und das Mosaik würden erhalten bleiben, ebenso das alte Gebäude mit den drei Eingangsbögen.

Beim Hbf und SFB handle es sich um gelungene architektonische Bauwerke der Nachkriegszeit, die das Münchner Stadtbild mitprägten.

Die Verlegung des Tiefbahnhofs um ca. 100 m nach Westen mache den Nukleus überflüssig. Der Abriss des gesamten Bahnhofs könne damit nicht mehr gerechtfertigt werden.

Folgende Fragen wurden vorgebracht:

- Weshalb will man an der Stelle die Identität einer Stadt aufgeben?
- Weshalb wird hier der Denkmalschutz ausgehebelt und keine Rücksicht auf den Umgebungsschutz genommen, wie es die Charta von Venedig vorsieht?

Stellungnahme:

Die Denkmaleigenschaft und die damit einhergehenden denkmalschutzrechtlichen Belange des denkmalgeschützten Sarnberger Flügelbahnhofs (SFB) wurden in einem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zum Rückbau des Gebäudes untersucht und geprüft. Der Abriss dieser Gebäudeteile ist mit dem Beschluss zur Planfeststellung des Rückbaus und der Anpassung des SFB vom 14.04.2022 genehmigt worden.

Eine Abwägung hinsichtlich der Denkmaleigenschaft des SFB wird daher nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Die Denkmalfachbehörden sowie die Landeshauptstadt München (LHM) als untere Verwaltungsbehörde waren als Träger öffentlicher Belange am eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beteiligt.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) hat die Denkmaleigenschaft von Gebäuden auf dem Areal des Münchner Hbf aufgrund einer Anregung des Denkmalrates geprüft. Es zeigte sich, dass lediglich drei bauliche Anlagen des Gesamtkomplexes Hbf die Voraussetzungen des Art. 1 Abs. 1 und 2 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) erfüllen:

1. die Gleishalle,
2. das Relief über dem Haupteingang zum Bahnhofplatz und
3. der Sarnberger Flügelbahnhof.

Daraus lässt sich ableiten, dass die Denkmalwürdigkeit auch der anderen Gebäudeteile des Hbf hinreichend geprüft wurde. Ein über die vorgenannten baulichen Anlagen hinausgehender Bedarf nach Unterschutzstellung des Gesamtkomplexes als Ensemble wurde aber vom BLfD nicht festgestellt.

Eine separate denkmalrechtliche Erlaubnis nach Art. 6 BayDSchG kommt nicht in Betracht, wenn – wie hier – der Rückbau des SFB Gegenstand eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nach den § 18 AEG und §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist. Hierbei handelt es sich um ein besonders ausgestaltetes Verfahren, das der öffentliche Planungsträger zur Erlangung einer alle tangierenden Rechtsbereiche umfassenden Genehmigung, dem Planfeststellungsbeschluss, durchlaufen muss. Dem vom Eisenbahn-Bundesamt erteilten Planfeststellungsbeschluss kommt daher Konzentrationswirkung zu, d.h. dieser ersetzt die sonst vorgesehene denkmalrechtliche Erlaubnis.

Die Denkmalfachbehörden sowie die Landeshauptstadt München als untere Verwaltungsbehörde sind als Träger öffentlicher Belange sowohl am eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren als auch im Bebauungsplanverfahren beteiligt.

Aus vorgenannten Gründen ist die Frage des Denkmalschutzes in diesem Verfahren nicht zu vertiefen.

Der Hinweis auf eine mögliche Popularklage vor dem Bayerischen Verfassungsgerichtshof wird zur Kenntnis genommen.

Die damalige Resolution des Landesdenkmalrats vom 27.11.2015 ist durch die vorgenommenen Umplanungen und Anpassungen zur Integration des SFB in die Gesamtfigur des Münchner Hbf und auch durch die geänderte Höhe des Neubaus gegenstandslos geworden. Der Hinweis zu vorgezogenen Baumaßnahmen (z.B. der Bahnhofsuhr und das Relief von Ruprecht Geiger) wird zur Kenntnis genommen. In Teilen wird der Stellungnahme Rechnung getragen: Die Bahnhofsuhr und das Relief wurden gesichert, sachgerecht eingelagert und sollen mit dem Neubau des Empfangsgebäudes wieder sichtbar errichtet werden.

Bereits mit dem Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung 2002 vom 25.04.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09831) hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung den Umbau und die Neugestaltung des Hauptbahnhofs, des Starnberger Flügelbahnhofs und der Vorplätze auf Grundlage des überarbeiteten Wettbewerbskonzeptes des Architektenteams Auer&Weber beschlossen. Mit den Festsetzungen im Bebauungsplan werden das überarbeitete Wettbewerbsergebnis und die im Einleitungsbeschluss definierten Ziele („Entwicklung eines eigenständigen Stadtbausteins im Kontext der Gesamtmaßnahme für den Hbf mit räumlicher Fassung der Arnulfstraße und dem nördlichen Vorplatz“) umgesetzt. Mit einer Sanierung könnten diese Ziele nicht erreicht werden.

Mit der Gesamtmaßnahme soll ein modernes Dienstleistungs- und Kundenservice-Center, das durch zusätzliche bahnunabhängige Einzelhandels- und Büronutzungen ergänzt wird, entstehen. Der Bau steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Realisierung der 2. Stammstrecke sowie dem Tiefbahnhof und bedarf einer intensiven Planungskoordination.

Im Übrigen sind die 2. Stammstrecke und der Neubau des Empfangsgebäudes nicht Teil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Diese Planungen werden in eigenen Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

1.2 Ressourcenverschwendung durch Abriss von Gebäuden

Es wurde vorgebracht, der neue Hbf sei nicht nachhaltig. Nachhaltig und ökologisch wäre, den noch funktionstüchtigen Bestand zu sanieren und behutsam weiterzuentwickeln, anstatt mit Unwirtschaftlichkeit beim Erhalt zu argumentieren und mutmaßlich den größten Bahnhof Europas zu bauen.

Der Neubau verursache Energiebedarf, Baustoffbedarf, Belastung durch Transporte, Verschmutzung etc. Der geplante Neubau wäre ein klassisches Versagen von zukunftsorientiertem Wandel, da er keinerlei Elemente von Sparsamkeit, Beschränkung auf die Befriedigung wirklichen Bedarfs, von Weiternutzung des wertvollen Bestandes und Verwendung von ressourcenschonenden Materialien und Bauverfahren enthalte.

Stellungnahme:

Das Bekenntnis zum Neubau des Hauptbahnhofs wurde bereits mit dem Aufstellungsbeschluss Nr. 2002 aus dem Jahr 2007 vom Stadtrat abgegeben.

Der Abriss ist bereits durch die 2. Stammstrecke und den neuen Tiefbahnhof unter dem Empfangsgebäude erforderlich gewesen und auch schon erfolgt. Der Umgang mit den Abbruchmassen und Bauschutt sowie die ressourcenschonende Verwertung wurden bereits in den Planfeststellungsverfahren betrachtet und angestrebt. Die Ziele und Grundsätze des Kreislaufwirtschaftsgesetzes zur Abfallvermeidung und zur Schonung der natürlichen Ressourcen werden bei dem Bauvorhaben beachtet.

1.3 Baukosten

Es wird vorgebracht, dass die Baukosten in dreistelliger Millionenhöhe lägen. 70% übernehme die DB AG. Angesichts der Tatsache, dass die DB finanziell vor dem Abgrund stehe, sei es nicht erklärbar, wie dieses Milliardenprojekt finanziell gestemmt werden soll. Wie glaubwürdig bzw. verbindlich könne die Zusage der Kostenübernahme der DB sein, aufgrund der schwierigen finanziellen Situation, in der sie sich befindet?

Stellungnahme:

Die DB Station&Service AG erklärt sich als Vorhabenträgerin zur Durchführung des Vorhabens bereit und in der Lage. Sie verpflichtet sich im Rahmen des Durchführungsvertrags, das Vorhaben zu realisieren. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit liegt in der Verantwortung der DB Station&Service AG.

2. Maßstäblichkeit / Maß der Nutzung

Es wird vorgebracht, dass der geplante Baukörper die Erfordernisse der städtebaulichen Maßstäblichkeit in hohem Maße verlasse und auch nicht mit den betrieblichen Erfordernissen der Deutschen Bahn zu rechtfertigen sei. Der monströsen Neubauplanung fehle jede Maßstäblichkeit und Proportion. Die gegenwärtigen Pläne nähmen keine Rücksicht auf die Nachkriegsmoderne des Wiederaufbaus und nähmen auch keinen Bezug auf die Umgebung und die Geschichte des Ortes.

Durch die Festsetzungen seien auch außerhalb des Geltungsgebietes Beeinträchtigungen denkmalwerten Baubestandes und des HBF-Ensembles zu erwarten.

Bei den Festsetzungen von Nutzungsabgrenzungen werde nicht auf die historische Parzellenstruktur Rücksicht genommen.

Die Anzahl der Vollgeschoße und die Grundstücksausnutzung (GRZ und GFZ) seien mit der vorhandenen ortsbildprägenden Geschoßigkeit und Baudichte des aktuellen Areals nicht vereinbar.

Die festgesetzte Bauweise füge sich nicht in die historische städtebauliche Struktur ein (vgl. auch Formulierungen „neues, signifikantes Gebäude“, „Hochpunkt“, „Landmarke“).

Die festgesetzten Baulinien und Baugrenzen nähmen weder auf die Baudenkmäler und das Ensemble, noch auf die ortstypischen Gebäudefolgen und charakteristischen Abmessungen der öffentlichen Räume Rücksicht.

Stellungnahme:

Der dem Bebauungsplan zu Grunde gelegte städtebauliche Entwurf ist das Ergebnis eines umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozesses, in dem die Belange des Stadt- und Landschaftsbildes sowie der Stadtplanung umfassend eingebracht und berücksichtigt wurden. Der Entwurf wurde in den einschlägigen Entscheidungsgremien behandelt.

Ausgehend vom Ideen- und Realisierungswettbewerb aus dem Jahr 2006, ausgelobt durch den Freistaat Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie), der Landeshauptstadt München und der DB Station&Service AG, aus dem der nach Überarbeitung vorliegende städtebauliche Entwurf als Sieger hervorging, erfolgte letztendlich der Beschluss der Vollversammlung des Münchner Stadtrats vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553), der auch einen Hochpunkt beinhaltet.

Die Kommission für Stadtgestaltung der LHM hat dem vorliegenden Entwurf am 02.02.2016 grundsätzlich zugestimmt und das Zwischenergebnis der Überarbeitung am 10.10.2017 mit großer Zustimmung zur Kenntnis genommen.

Zur Sicherstellung einer hohen städtebaulichen und gestalterischen Qualität wurde die Weiterentwicklung des Wettbewerbsentwurfes insbesondere im Hinblick auf die Gesamtsituation mit Empfangsgebäude, Hochpunkt SFB und deren Umfeld durch ein Beratergremium begleitet.

In diesem Gremium, u.a. bestehend aus Vertreter*innen der LHM, der Obersten Baubehörde, des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, dem Heimatpfleger, den Bezirksausschüssen und externer Fachberatung fand der am 21.07.2017 vorgestellte Gebäudeentwurf mit einer Höhe von ca. 69 m allgemeinen Konsens. In einer Pressemitteilung vom 04.10.2017 bestätigte der Landesdenkmalrat den Planungsansatz für den SFB mit einem Hochpunkt mit ca. 69 m Höhe aus denkmalpflegerischer Sicht.

Um die hohe städtebauliche, architektonische und gestalterische Qualität des Siegerentwurfes auch im weiterentwickelten Entwurf des Gesamtvorhabens

sicherzustellen, wurden wesentliche Gestaltungsmerkmale in einem iterativen Planungsprozess durch das Beratergremium begleitet.

Dabei wurden insbesondere die Gesamtsituation mit Empfangsgebäude, Hochpunkt SFB und deren Umfeld im Hinblick auf die wesentlichen Merkmale des Entwurfes wie Höhenentwicklung, Gebäudegestaltung, Fassadengestaltung und Kubatur behandelt und deren Ergebnisse in der weiteren Vertiefung der Planung berücksichtigt.

Mit dem Vorhaben werden die im Einleitungsbeschluss definierten Ziele („Entwicklung eines eigenständigen Stadtbausteins im Kontext der Gesamtmaßnahme für den Hbf mit räumlicher Fassung der Arnulfstraße und dem nördlichen Vorplatz“) umgesetzt und der Bereich um den Hbf baulich und funktional aufgewertet, so dass mit dem parallel entwickelten neuen Empfangsgebäude ein schlüssiges Gesamtbild entsteht.

3. Höhenentwicklung

Es wird nachgefragt, ob es eine Sichtachsenüberprüfung wegen des Hochpunktes gäbe, wie es die Altstadtleitlinien vorsähen.

Das Hochhaus sprengt jeglichen Maßstab, kollidiert mit der Altstadtsilhouette, verletzt die von der Stadt aufgestellten Altstadtleitlinien und sei alles andere als stadtverträglich.

Es fehle die Abwägung im Hochhauskonzept der LHM, insbesondere in Bezug zu benachbarten Hochhäusern (Bayerischer Rundfunk etc.) und Freihaltung der Sichtachsen.

Das Hochhauskonzept der LHM müsse vorrangig Maßstab neuer Hochhäuser sein. Das geplante Bauvorhaben berühre massiv die Planungshoheit der Gemeinde.

Die aktuelle Weiterführung des mit der historischen Staffelbauordnung begonnenen umfassenden Planungskonzeptes Münchens erfordere eine nicht nur punktuelle Beurteilung der Belange der Stadtgestaltung.

Das Hochhaus verfestige die städtebauliche Fehlentwicklung (s. Hotel Deutscher Kaiser, BR-Hochhaus), kollidiert mit der Altstadtsilhouette und verletzt die von der Stadt aufgestellten Altstadtleitlinien.

Durch die gleiche Höhenentwicklung wie beim Empfangsgebäude und durch das Hochhaus werde der untergeordnete Charakter des Flügelbahnhofs, der das Gesamtbild der Anlage maßgeblich bestimme, zerstört.

Außerdem wurde vorgebracht, dass es nicht nachvollziehbar sei, wie der Landesdenkmalrat zur Annahme einer Reduktion um 16 m komme, da die städtebauliche Dominante des Hochpunktes eine Höhe von 69,90 m haben solle.

Stellungnahme:

Ziel der Neubebauung am SFB, der im baulichen Zusammenhang mit der Umgestaltung des Gesamtkomplexes Hbf München steht, ist die Setzung eines signifikanten Gebäudes, das als Kopfbau in Form eines Hochpunktes als sichtbarer

Anfangs-/Endpunkt der Stadtkante Hbf Laim-Pasing wahrgenommen werden kann und Teil des Hbf in der Wahrnehmung sein wird. Um dieses Ziel zu erreichen, wird bewusst von der historischen Parzellenstruktur – sowohl in baulicher Ausformung als auch in der baulichen Dichte – abgewichen. Bereits heute hat der Gesamtkomplex eine großmaßstäbliche Prägung, die Parzellenstruktur aus der Umgebung war hier nicht mehr gegeben.

Gleichwohl vermittelt die geplante Bebauung zur Arnulfstraße mit einer maximal möglichen Wandhöhe von etwa 24 m zwischen dem neuen Hochpunkt und der unmittelbar nördlich angrenzenden Bestandsbebauung. Dadurch wird ein städtebaulich guter Übergang geschaffen.

Zudem schafft die straßenbegleitende Neubebauung ein bauliches Pendant zur nördlich der Arnulfstraße gelegenen Bestandsbebauung. Durch die Neubebauung wird die Arnulfstraße räumlich gefasst, zum anderen erfährt der nördliche Vorplatz eine räumliche Fassung auf seiner Westseite. Durch diese wird auf den öffentlichen Raum Rücksicht genommen und eine städtebauliche Aufwertung erreicht. In einer von der DB Station&Service AG in Auftrag gegebenen Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung vom September 2018 wurden anhand von insgesamt 21 einvernehmlich ausgewählten Betrachtungsstandorten die Auswirkungen auf das Stadtbild untersucht. Das Ergebnis der Studie hat gezeigt, dass durch die Präsenz des geplanten Objekts im Erscheinungsbild der Stadt eine ausgeprägte Orientierungsfunktion entsteht, die projekt- und standortbedingt auch beabsichtigt und begründet ist. Das Ergebnis der Studie hat auch gezeigt, dass keine negativen Einflüsse auf die Wirkung von stadtbildprägenden, denkmalgeschützten Bauwerken und Ensembles entstehen werden und dass dadurch weder die Münchner Stadtsilhouette noch die stadtbildprägenden Frei- und Landschaftsräume maßgebliche Beeinträchtigungen erfahren werden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnis wurde das geplante Vorhaben als stadtbildverträglich beurteilt.

Die Reduktion des Hochpunkts um 16 m bezieht sich auf eine frühere Planungsvariante mit ca. 85 m. Somit ergibt sich die Höhe von 69,90 m.

4. Fassade

Es wurde vorgebracht, dass die Fassade nicht nach Bürogebäude, sondern nach Bahnhof aussehen solle.

Stellungnahme:

Mit dem Aufstellungsbeschluss zum vorliegenden Bebauungsplan hat sich der Stadtrat für die Entwicklung und Errichtung eines Gebäudes mit signifikanter zukunftsgerichteter und bahnhofsgerechter Architektur und Fassade ausgesprochen, die die Nutzungsvielfalt von Büro, Bahnbetrieb, Einzelhandel und Dienstleistung auch in der Formensprache und Fassade widerspiegeln soll. Mit Abschluss des damaligen Wettbewerbsverfahrens und erfolgter Überarbeitung beauftragte der Stadtrat die Verwaltung zusammen mit der DB AG, den Entwurf des

Büros Auer und Weber als Grundlage für die weiteren Planungsverfahren heranzuziehen. Die Fassade war auch Gegenstand laufender Abstimmungen mit dem Beratergremium. Sie wird objekthaft gestaltet und es wird großer Wert darauf gelegt, dass eine dem Standort des Vorhabens gerechte hochwertige Fassade entwickelt wird.

5. Wettbewerb

Es wurde gefragt, ob der neue Entwurf vor dem Hintergrund einer Wettbewerbsentscheidung in den frühen Nullerjahren und einer Realisierung in den späten Zwanzigerjahren überhaupt noch zweckmäßig, zeitgemäß und zukunftssicher sei? Das Wettbewerbsergebnis sei schon über 10 Jahre alt und es sei gut, dass es noch nicht umgesetzt wurde.

Stellungnahme:

Der Wettbewerbsentwurf wurde im Laufe der letzten Jahre kontinuierlich planerisch weiterentwickelt. Um die hohe städtebauliche, architektonische und gestalterische Qualität des Siegerentwurfes des Wettbewerbs auch im weiterentwickelten Entwurf des Gesamtvorhabens sicherzustellen, wurde ein Beratergremium eingerichtet, welches wesentliche Gestaltungsmerkmale in einem iterativen Planungsprozess begleitet (siehe hierzu auch die Ausführungen unter Punkt A, 2. Maßstäblichkeit / Maß der Nutzung).

6. Verfahren

6.1 Beschleunigtes Verfahren ohne Umweltverträglichkeitsprüfung

Es wurde vorgebracht, dass das beschleunigte Verfahren nach § 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB ausgeschlossen sei, wenn die Zulässigkeit von Vorhaben begründet werde, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterlägen. Nach Art. 78c Abs. 2 Nr. 2 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) umfasse die UVP die Ermittlung, die Beschreibung und die Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Sachgüter, die der Daseinsvorsorge dienen und das kulturelle Erbe. Das vereinfachte Verfahren könne nicht eingesetzt werden, wenn erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten seien.

Stellungnahme:

Die Voraussetzungen für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens nach § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB liegen vor. Das Vorhaben unterliegt nicht der Pflicht zur Durchführung einer UVP gemäß § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB.

Eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter oder aber Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung von schweren Unfällen nach § 50 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beachten sind, was gemäß § 13 a

Abs. 1 S. 5 BauGB ein beschleunigtes Verfahren ausschließen würde, sind vorliegend nicht gegeben.

Unabhängig davon werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens alle relevanten Auswirkungen (z.B. Verkehr, Lärmschutz etc.) des Vorhabens geprüft, um die Verträglichkeit der Planung zu gewährleisten. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Punkt 2.2.8. der Begründung.

6.2 Verhältnis Planfeststellungsverfahren zu Bebauungsplanverfahren

Generell erscheine das zweigeteilte Genehmigungsverfahren gefährlich.

Es erscheine auf den ersten Blick widersprüchlich, dass der Teil des SFB einerseits eine eigenständige Baumaßnahme darstelle, die sich andererseits in die Gesamtfigur des Bahnhofs einfüge. Der geplante Neubau des SFB könne vielleicht planungsrechtlich, aber nicht inhaltlich vom Neubau des Empfangsgebäudes abgetrennt werden. Der Neubau SFB sei als vorgezogener Fortsatz einer Skulptur des zusammenhängenden Neubaus zu sehen, so dass eine Genehmigung ohne Bewertung des Gesamtvorhabens fatal wäre. Die Planung und Ausführung des SFB dürfe nicht ohne Planungssicherheit für das Hauptgebäude erfolgen.

Nach § 78 VwVfG seien die Verfahren zusammenzufügen, da sie nicht unabhängig voneinander seien, besonders ersichtlich sei das an der einheitlichen Fassadengestaltung über das ganze Objekt.

Alle Baumaßnahmen seien als Planfeststellung der Regierung von Oberbayern als übergeordneter und durchführender Stelle zuzuordnen, die hier einzig frei von Partikularinteressen und möglichem Befangenheitsverdacht sei.

Die betrieblichen und sicherheitstechnischen Probleme des Tiefunnels seien in den bisherigen Planungen für das Zugangsbauwerk („Nukleus“) nicht gelöst. Mit Verlegung des Tiefbahnhofs ließe sich der Abriss des HBFs keinesfalls mehr rechtfertigen. Vom Ergebnis der neuen Planfeststellung hingen die Lage des Nukleus und die Gestaltung der Empfangsgebäude ab.

Stellungnahme:

Die vorgesehene Umgestaltung des SFB steht in einem größeren Gesamtzusammenhang mit Planungen der LHM zur städtebaulichen Entwicklung des Bereiches rund um den Münchener Hbf sowie der Erhöhung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs. Diese Zielsetzung ist eingebunden in komplexe verkehrsfunktionale Rahmenbedingungen und die Planungen der 2. Stammstrecke für München.

Das Ergebnis des Wettbewerbs lieferte ein technisches, betriebliches, städtebauliches und gestalterisches Gesamtkonzept für den Hbf und die Folgenutzung des früheren SFB. Zur Umsetzung dieser eisenbahnverkehrlichen und städtebaulichen Ziele wird zeitlich parallel und planerisch abgestimmt - mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan für den Neubau des SFB - das

Planfeststellungsverfahren zur Realisierung des neuen Münchner Hbf durchgeführt.

Die formale Trennung der Verfahren hat rechtliche Gründe. Konzeptionell wird das neue Empfangsgebäude und der Neubau des Bürogebäudes auf dem Gelände des SFB eine Einheit bilden. Dies war auch eine der Hauptforderungen des Stadtrats.

Es besteht eine Rahmenvereinbarung zwischen der LHM und der DB Station&Service AG, in der die Verpflichtung zur Erstellung beider Bauteile geregelt ist. Im Rahmen der Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind weitere Vereinbarungen vorgesehen. Somit wird vermieden, dass ein Torso entsteht. Es wird von der DB Station&Service AG bestätigt, dass an der Rahmenvereinbarung festgehalten wird und dass die Gebäudeteile Empfangsgebäude und der Neubau am SFB zusammen errichtet werden sollen.

6.3 Planung auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen

Die Grenze des Geltungsbereiches des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) liege innerhalb noch eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen. Im vorliegenden Fall habe das Planfeststellungsverfahren Vorrang vor dem Bebauungsplanverfahren. Nur wenn durch unanfechtbaren Planfeststellungsbescheid feststehe, dass das Grundstück eisenbahnrechtlich entwidmet sei, mache es für die Stadt München Sinn, im Rahmen ihrer Planungshoheit durch Bebauungsplan Baurecht zu schaffen.

Des Weiteren wurden folgende Fragen vorgebracht:

Kommt die Baurechtsschaffung nicht zu früh, nachdem der Bau erst 2023 begonnen werden soll? Wäre es nicht besser, den Planfeststellungsbeschluss und die nächsten Wahlen abzuwarten, um gesicherte Grundlagen zu haben und auf geänderte politische Mehrheitsverhältnisse Rücksicht zu nehmen?

Stellungnahme:

Für den Rückbau des Gebäudes SFB und der Verlagerung der dort derzeit noch vorhandenen bahnbetrieblichen Nutzungen wird ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Auf Grundlage eines diesbezüglichen Planfeststellungsbeschlusses kann für das Bebauungsplanverfahren angenommen werden, dass damit keine der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung entgegenstehende Bebauungsplanung auf dieser Fläche durchgeführt und umgesetzt wird. Die Verfahren werden so getaktet, dass dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorrang Rechnung getragen wird und erst nach dem Freiwerden der Flächen von bahnbetrieblichen Nutzungen die Zulässigkeit künftiger Gebäude möglich sein wird. Der hierfür erforderliche Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG ist bereits gestellt und erfolgt in einem separaten Verfahren.

Diese Freistellung ermöglicht, die Flächen mit kommunaler Planungshoheit zu behandeln. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Neubau

des SFB erfolgen dann auf Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a nach § 12 BauGB.

Der Planfeststellungsbeschluss PFA 1 zum Rückbau und Anpassung des SFB liegt seit April 2022 vor. Diesbezüglich kann davon ausgegangen werden, dass die Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgen wird.

Planungs- und Genehmigungsverfahren dauern ihre Zeit, die politischen Entscheidungen wurden in der Vergangenheit bereits getroffen und darauf aufbauend die notwendigen Planungsverfahren eingeleitet. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit wird die Baurechtsschaffung bis 2023 eine zeitliche Punktlandung erleben.

Des Weiteren erfolgt eine Planungs- und Bauzeitensteuerung aller Projekte rund um den Hbf München, wodurch es möglich ist, die Verfahren parallel durchzuführen, aufeinander abzustimmen und dadurch im Ergebnis die Gesamtbauzeit und die Belastung für die Öffentlichkeit zu reduzieren.

6.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Es sei unverzichtbar, auch die Träger öffentlicher Belange in angemessener Weise in das Verfahren einzubeziehen.

Stellungnahme:

Die Träger öffentlicher Belange sind gemäß den Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB, § 4 Abs. 2 BauGB und § 4a Abs. 3 BauGB am Verfahren beteiligt worden. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sind in die Gesamtabwägung eingeflossen.

6.5 Erörterungsveranstaltung

Es wurde angemerkt, dass die Informationen zur Erörterungsveranstaltung schwer zugänglich gewesen wären.

Stellungnahme:

Art und Umfang der Informationen sind stadtweit geregelt und finden über Veröffentlichungen im Amtsblatt der LHM, der Rathaus Umschau und damit der Presse und der Internetseite der Stadt München (www.muenchen.de/auslegung) statt. Zusätzlich waren Informationen auf der Webseite des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 2 zu finden. Für die Gesamtmaßnahme des Hbf wurde eine eigene Internetseite eingerichtet, die laufend aktualisiert wird (www.hbf-muc.de) und auf die Veranstaltung hingewiesen hat. Zudem informiert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf der städtischen Seite unter <https://stadt.muenchen.de/infos/muenchen-neuer-hauptbahnhof.html> über den neuen Münchner Hauptbahnhof. Damit wurde den gesetzlichen und städtischen

Anforderungen an die Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Rechnung getragen.

7. Geplante Nutzungen

7.1 Konkurrenz zu Einzelhandel in der Umgebung

Es wurde vorgebracht, dass die Errichtung von Flächen für Handel aufgrund einer schon bestehenden Überkonzentration an Einzelhandelsflächen in der Umgebung sowie zunehmenden Onlinehandel als nicht sinnvoll erachtet werde. Der Lagevorteil am Hbf mit Laufkundschaft schöpfe Kaufkraft ab, die sonst der Innenstadt zugeordnet wäre. Verschärft werde dies durch die geplante Anordnung der Ladengeschäfte direkt gegenüber den Gleisenden am SFB.

Die Verwaltung wurde gefragt, ob eine Bedarfsermittlung für die Belegung / Nutzung des Shopping-Einkaufsbahnhofs auch mit Nutzung von Gastronomie- und Büroflächen erstellt worden sei. Außerdem wurde gefragt, ob dem lokalen Einzelhandel eine Chance gegeben werde, sich auch auf die Ladeneinheiten zu bewerben.

Stellungnahme:

Eine Untersuchung zum Einzelhandel hat die Auswirkungen der Bauvorhaben SFB und Empfangsgebäude auf die angrenzenden Stadtteilzentren thematisiert. Dabei wurde festgestellt, dass der vorgesehene Einzelhandelsbesatz im Bahnhof auch zukünftig nicht dem in einem Shopping-Center entsprechen wird. Die Kernpositionierung und das Sortiment richten sich primär an Reisende (Versorgung, Grundbedarf, Geschenkartikel, Convenience, Souvenirs). Der daraus abzuleitende Mehrumsatz gegenüber der derzeitigen Situation führt jedoch grundsätzlich zu keiner Gefährdung zentraler Versorgungsbereiche im Umfeld.

Gemäß Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer ist das Vorhaben aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft ausdrücklich zu begrüßen und zu befürworten.

Der Vermarktungsmix sieht eine kleinteilige Ladenstruktur vor. Es ist kein „Shopping-Center mit Gleisanschluss“ vorgesehen. Der lokale Einzelhandel kann sich selbstverständlich auf die Ladenflächen bewerben.

7.2 Wohnen statt Büros

Es wurde vorgebracht, dass aufgrund der Wohnraumknappheit der städtische Grund an eine Wohnungsbaugenossenschaft zu reduziertem Preis verkauft werden solle und die Errichtung eines fünfstöckigen Wohngebäudes genehmigt werden solle, das sich dem Stil der historischen Gebäude am Bahnhofsvorplatz anpasse.

Stellungnahme:

Eine Wohnnutzung an dieser Stelle entspricht nicht den Zielen des Aufstellungsbeschlusses und den für das Areal vorgesehenen Nutzungen.

Unabhängig davon betrifft der angesprochene „städtische Grund“ den im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindlichen Teil der Arnulfstraße (Straßenverkehrsfläche). Dieser Bereich steht für eine bauliche Nutzung nicht zur Verfügung, da er weiterhin eine wichtige Erschließungsfunktion für das nähere und weitere Umfeld hat.

7.3 Fehlende Erforderlichkeit für den Bahnbetrieb

Es wurde vorgebracht, dass der Neubau am Hbf nicht erforderlich sei, da für den Bahnbetrieb ausreichend Räume vorhanden seien und die Hochbaumaßnahmen überwiegend der Vermietung an Nichteisenbahnunternehmen dienen. Der Flügelbahnhof müsse vorrangig die Funktionen für den Bahnverkehr (Durchgang für die Reisenden, Abstellplätze für deren Fahrräder und Pkw sowie Serviceeinrichtungen für die Züge) anbieten. Hauptsächlich für bahnfremdes Gewerbe und 70 m hoher Baukörper laufe dem zuwider.

Stellungnahme:

Der frühere SFB wird aus seiner eisenbahnrechtlichen Widmung entlassen und übernimmt keine Bahnfunktionen mehr. Die Gesamtmaßnahme verfolgt Ziele, die allen Beteiligten zugutekommen, vor allem aber den Reisenden und den Nutzer*innen des ÖPNV, die nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen von einem zeitgemäßen Dienstleistungs- und Kundenservicecenter profitieren und zum anderen der Allgemeinheit, die durch den gestärkten ÖPNV Vorteile hat und in der Summe mit geringeren Emissionen durch den Individualverkehr rechnen kann.

Das bestehende Empfangsgebäude als eine Zusammensetzung von verschiedenen Gebäudeteilen aus verschiedenen Jahrzehnten wird seiner Funktion als repräsentatives Entrée der Stadt München und als Hbf nicht mehr gerecht. Viele Gebäudeteile sind für Nutzungen gebaut worden, die ihre Funktion verloren haben und durch die Entwicklungen der letzten 50 Jahre nicht mehr relevant sind.

Die Ziele des Einleitungsbeschlusses (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11871 vom 13.06.2018), u.a. „Entwicklung eines eigenständigen Stadtbausteins im Kontext der Gesamtmaßnahme für den Hauptbahnhof (...)“ und „Entwicklung eines Bürogebäudes mit Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie (...)“, können nur mit einem Neubau umgesetzt werden.

7.4 Belegung des Starnberger Flügelbahnhofs

Es wurde gefragt, zu welchem Anteil die angebotenen Räumlichkeiten bei den sieben oberirdischen Geschossen des Einkaufsbahnhofs mit dem 70 m hohen Hochpunkt bereits belegt bzw. vergeben seien.

Stellungnahme:

Die Vergabe der Räumlichkeiten an zukünftige Nutzer*innen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

7.5 Weitere Fragen zu geplanten Nutzungen

Es wurde gefragt, ob es als Bestandsmieter möglich ist, das vorhandene Angebot - Fahrradverleih und Stadtführungen - am Standort weiter zu betreiben.

Stellungnahme:

Hierzu sollte der Kontakt mit den Ansprechpersonen des bestehenden Mietverhältnisses gesucht werden.

Es wurde gefragt, ob kulturelle Nutzungen im Neubau vorgesehen sind.

Stellungnahme:

Nach derzeitigem Stand ist keine kulturelle Nutzung vorgesehen, prinzipiell aber im Rahmen der Festsetzungen möglich. Im bestehenden Gebäude des SFB ist derzeit das Kinder- und Jugendmuseum München untergebracht. Hierfür wurde eine dauerhafte Unterbringung an einem neuen Standort in der Nähe der Theresienwiese gefunden.

Es wurde gefragt, ob in der Ausgestaltung der Gastronomie eine Dauerausstellung zur Geschichte des Münchner Hbf integriert werden könnte.

Stellungnahme:

Hinsichtlich des Themenfeldes Eisenbahn liegt der Fokus der Planung darauf, einen zukunftsfähigen Bahnhof mit realem Eisenbahnbetrieb zu schaffen, weniger ein kulturelles Konzept. Sollte eine gastronomische oder anderweitige Einrichtung die Geschichte des Münchner Hbf thematisieren wollen, ist dies prinzipiell möglich und mit der Vorhabenträgerin zu verhandeln.

8. Verkehr

8.1 Verkehrliche Auswirkungen durch neue Nutzungen

Es würden erhebliche verkehrliche Auswirkungen des Shopping-Centers an dieser ohnehin überlasteten Stelle befürchtet. Die Frage, ob der Bahnhofsvorplatz verkehrsberuhigt sei, sei für die Gesamtbewertung sekundär.

Büros würden zusätzlichen Verkehr in die bereits an die Grenzen der Belastbarkeit gekommene Arnulfstraße anziehen.

Stellungnahme:

Im Neubau des SFB ist nur im untergeordneten Umfang eine Einzelhandelsnutzung geplant. Der überwiegende Flächenanteil im Neubau SFB

wird durch Büros genutzt werden. Der Vorhabenträger hat die verkehrliche Situation bei der Neugestaltung des Gesamtareals mit Neubau des Bürogebäudes am SFB und Neubau des Empfangsgebäudes in einer verkehrstechnischen Untersuchung aufgezeigt. Die verkehrstechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Verkehrszunahme durch das geplante Bauvorhaben im Vergleich zur insgesamt zu erwartenden allgemeinen Verkehrszunahme bis zum Jahr 2030 nur eine geringe Steigerung darstellt. Allein durch den zusätzlichen Verkehr aus den Bauvorhaben im Umfeld des Hbf sind keine wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Verkehrsabläufe zu erwarten.

8.2 Fahrradabstellplätze

Es sei sinnvoller, das „Starnberger Empfangsgebäude“ zur geordneten Fahrradaufbewahrung zu nutzen. Diesem vermehrten Bedarf werde die Flächenkonzeption keineswegs gerecht. Durch Verengung der Zugänge würden weitere Engpässe entstehen.

Fahradabstellplätze sollten möglichst nah an den Gleisen angeordnet werden. Gefragt wird, ob die Errichtung eines Fahrradparkhauses am Standort denkbar sei?

Stellungnahme:

Innerhalb des Umgriffs des gegenständlichen Bebauungsplans sind keine Flächen für öffentliches Fahrradparken vorgesehen. Es ist beabsichtigt, im Bereich des benachbarten, westlich angrenzenden „Flügel Arnulfstraße“ (zwischen Neubau SFB und Paul-Heyse-Unterführung) ein Fahrradparkhaus zu errichten. Eine Umsetzung, die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen, die Maßnahmenträgerschaft und der Erwerb sowie die Finanzierung hierfür werden außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens in einem eigenen Verfahren geklärt.

Weiterhin ist im Bereich des Bahnhofplatz und im neuen Empfangsgebäude Fahrradparken in den Untergeschossen in Prüfung. Die Umsetzung läuft ebenfalls parallel zu diesem Bebauungsplanverfahren.

8.3 Tiefgarage

Es wurde gefragt, ob die Plätze in der Tiefgarage auch für die Öffentlichkeit nutzbar seien oder ausschließlich für die neu entstehenden Büros?

Stellungnahme:

In der Tiefgarage werden ausschließlich die baurechtlich notwendigen Plätze mit reduziertem Stellplatzschlüssel für die Nutzungen im neu entstehenden Gebäude des SFB nachgewiesen.

9. Wegeführung

Es wurde vorgebracht, dass im Erdgeschoss der Neubau – nicht nur in der Bauphase - ein Hindernis für Reisende sein werde.

Der Abstand zwischen Gleis 27-36 zu der Ladenfront sei zu gering, um einen reibungslosen Personenfluss zu gewährleisten. Es wurde gefragt, ob Fußgängerströme von Ein-, Aus-, und Umsteigern an den Gleisen 27 bis 36 im Bereich des Querbahnsteiges simuliert wurden, um Staus und Engpässe zu vermeiden, die sich mit den nicht bahnreisenden Personengruppen des Einkaufsbahnhofs hier begegnen.

Es entstehe ein unübersichtliches „scharfes Eck“ am Zugang zum Hochpunkt auf Höhe Gleis 30. Personengruppen, die das geplante Gebäude mit Mehrfachnutzung zum Ziel haben, behinderten Bahnreisende. Die Umsteigezeiten in München seien erheblich länger als in anderen Kopfbahnhöfen. Es wurde angeregt, die Möglichkeit einer Fußgänger-Querverbindung (z.B. vom SFB zu Gleis 7-9) zu prüfen.

Der Gehsteig vor der Zu- und Abgangstreppe zur Arnulfstraße sei nur knapp 3 m breit und könne keinen Bahnhofsvorplatz ersetzen. Der viel frequentierte Gehweg stelle dadurch und direkt neben der Fahrbahn eine Personengefährdung dar. Verschärft werde dies dadurch, dass sich der Haupteingang des Hochpunkt-Basisgebäudes unweit dieser Treppe befinde. Es fehle eine geradlinige, übersichtliche Räumlichkeit - das Entree -, um einen ungehinderten Personenfluss auch in Gegenrichtung zu gewährleisten.

Die Zugangs- und Abgangsverlängerungen zu den Bahnsteigen hätten direkte Auswirkung auf die einheitliche Bewertung der 2. Stammstrecke mit einer Bewertung von nur 1,05, was u.U. die Zuschüsse von Bund und Land generell in Frage stelle. Wegeverlängerungen wirkten sich sehr empfindlich auf das Bewertungsergebnis aus.

Es wird stattdessen gefordert, die Zugänge zu Bahnhof und Bahnsteigen von allen Seiten des Bahnhofs zu optimieren.

Der Gehweg an der Bahnhofsseite (Arnulfstraße) sei bereits heute viel zu schmal, die Haltstellenzonen seien für die Busse viel zu knapp angelegt.

Stellungnahme:

Derzeit verläuft eine untergeordnete, nicht barrierefreie Verkehrsbeziehung aus dem westlichen Teil des S-Bahn-Sperrengeschosses über das Untergeschoss des SFB auf den Querbahnsteig des SFB. Die Wegeführung in dieser Lage entfällt während der Bauphase und wird im Zuge des Neubaus an anderer Stelle wiederhergestellt.

Darüber hinaus werden mit Errichtung des Neubaus des SFB zwischen dem Bahnsteig Gleis 26 und dem Neubau Flächen freigesetzt, welche vorwiegend dem Bahnbetrieb dienen werden. Durch die zusätzliche Fläche wird die Führung der Reisenden und die Erreichbarkeit für Rettungskräfte optimiert.

Zusätzlich wird westlich des Neubaus unmittelbar vom Querbahnsteig SFB ein bisher nicht vorhandener direkter und barrierefreier Zugang zur Arnulfstraße geschaffen.

Während der Bauzeit wird die Wegeführung der Reisenden vom westlichen Teil des S-Bahn-Sperrengeschosses zum Querbahnsteig des SFB über den Bahnsteig an Gleis 26 im Inneren der DB-Haupthalle umgeleitet. Die ausreichende Breite des bestehenden Bahnsteigs wurde auch für die Aufnahme der Spitzenbelastung mittels Personenstromanalyse bestätigt.

Die Leistungsfähigkeit der künftigen Wegeverbindungen und damit die verträgliche Führung der Fahrgastströme wurde in einer Analyse und Prognose der Personenströme vom 04.04.2019 im Bereich des SFB detailliert geprüft und nachgewiesen.

Im Ergebnis können die Fahrgastströme für die Aufnahme des täglichen Quell-/Zielverkehrs und der Spitzenbelastung bewältigt und sinnvoll geführt werden. Ebenso wurde dabei nachgewiesen, dass sämtliche künftig zur Verfügung stehenden Flächen - auch für den relevanten Prognosehorizont 2030 - ausreichend dimensioniert sind.

Die erforderlichen Mindestbreiten auf dem Querbahnsteig (Bereich zwischen Gleis 27-36 und geplanter Ladenfront) werden auch unter Berücksichtigung der Randnutzungen im Bereich des Querbahnsteigs (z. B. Verkaufstresen, Schaufenster etc.) durchgängig eingehalten und sogar überschritten.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans lassen die Umsetzung eines breiteren Gehwegs an der Arnulfstraße grundsätzlich zu. Die konkrete Ausformung der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Flächen obliegt den nachfolgenden Planungsschritten.

Die Aussagen zu Zugangs- und Abgangsverlängerung werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens, sondern werden im Planfeststellungsverfahren betrachtet.

10. Öffentlicher Raum

Mit dem anstehenden Bebauungsplan werde der öffentliche Raum um den Münchner Hbf weiter zusätzlich belastet. Der Bahnhof sei bereits durch seine Funktion als Kopfbahnhof und der Verflechtung der Verkehrsmittel auf engem Raum sehr stark belastet. Eine verträgliche Neuordnung des öffentlichen Raums sei deshalb vonnöten, die nur auf Kosten des Individualverkehrs gehen könne, um bewältigt zu werden. Die Schaffung von Baurecht für einen Einkaufsmagneten und zusätzliche Verwaltungsflächen führe zu einer weiteren Überlastung des öffentlichen Raums.

Stellungnahme:

Der Neubau des SFB ist Teil der Neugestaltung des Münchener Hbf und eine der ersten Maßnahmen zum Ausbau des Bahnhofs zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe.

Die Verträglichkeit der neu entstehenden Nutzungen mit dem öffentlichen Raum (Straßen und Wege) wurde in mehreren Gutachten nachgewiesen. Die Gesamtmaßnahme der Neugestaltung des Münchener Hbf führt zu einer Steigerung der Attraktivität der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und damit langfristig zu einer Entlastung der öffentlichen Straßen.

Für das städtische Umfeld des Hbf und der Neuordnung des öffentlichen Raums im direkten Anschluss an diesen werden parallel zum Planfeststellungsverfahren weitere Konzepte entwickelt, die im Ergebnis die Attraktivität des öffentlichen Raums steigern, die Barrierefreiheit gewährleisten, die Umsteigebeziehungen zwischen Eisenbahn und ÖPNV verbessern sollen. Die Planungsprozesse, die federführend von der Verwaltung der Landeshauptstadt München begleitet werden, sind bereits angestoßen. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor, werden aber zeitnah mit der Realisierung des neuen Empfangsgebäudes Hbf entwickelt und umgesetzt werden. Die Öffentlichkeit wird an dem Planungsprozess beteiligt sein. Eine Umsetzung erscheint aber nicht vor 2035 möglich.

11. Barrierefreiheit

Es wurden folgende Fragen zur Barrierefreiheit gestellt:

- Ist das neue Gebäude barrierefrei?
- Sind die Zu- und Abwege des Querbahnsteigs behindertengerecht ausgeführt? Speziell bei der Treppe zur Arnulfstraße?
- Weshalb ist hier keine Rolltreppe vorgesehen?

Stellungnahme:

Der gesamte Bahnhof ist heute und wird auch zukünftig nach Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanes barrierefrei erreichbar sein. Beim Zugang von der Arnulfstraße zum Querbahnsteig des SFB wird u.a. ein rollstuhlgerechter Aufzug situiert.

Zudem ist der Querbahnsteig mit Zugang über den Haupteingang und den Seiteneingängen vom nördlichen Vorplatz aus durchgängig barrierefrei.

12. Sonstiges

Benennung des Vorhabens

Es wurde vorgebracht, der Text „beschönige“ die Planungsziele. Zur Verdeutlichung werde angeregt, eine neutrale Umschreibung mit „Abbruch des denkmalgeschützten Starnberger Bahnhofs und Neubau eines Geschäftshauses“ zu wählen und die Baudenkmäler klarer zu kennzeichnen (z.B. „BD“).

Stellungnahme:

Der Rückbau des SFB ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens, sondern eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18 AEG, 72 ff. VwVfG und ist dort auch als solcher bezeichnet. In diesem Verfahren sind auch ausdrücklich die denkmalschutzrechtlichen Aspekte benannt und dargestellt. Die dargestellten Planungsziele des Bebauungsplanes beziehen sich auf den Zustand des Baugrundstücks nach Vollzug des Planfeststellungsverfahrens.

Ablehnung des Neubauvorhabens durch die Öffentlichkeit

Es wurde vorgebracht, dass der neue Hbf aussehe, wie hunderte Bahnhöfe in aller Welt und ein großer Teil der Bevölkerung dies so nicht haben wolle.

Stellungnahme:

Die Neugestaltung des Münchener Hbf ist aus einem Wettbewerbsverfahren hervorgegangen und wird laufend mit dem Beratergremium abgestimmt. Somit ist von einer hohen Gestaltungsqualität auszugehen.

Darstellung im Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stelle für das Bebauungsplangebiet Bahnflächen sowie vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung dar. Im Bebauungsplanentwurf seien aber keine Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung erkennbar.

Stellungnahme:

In den Festsetzungen zum Bebauungsplan werden begrünte Flachdächer mit entsprechenden Mindestsubstratdicken festgesetzt. Dachflächen, auf denen Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie angeordnet sind, sind mit einer Dachbegrünung zu kombinieren. Die Gestaltung der Freiräume wird mit grünplanerischen Maßnahmen im Umfeld des SFB im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum neuen Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs verfolgt.

Beeinträchtigung der Lebensqualität

Die Lebensqualität der Menschen würde durch das Bauvorhaben aufgrund der Gesundheitsbeeinträchtigung durch Staubeentwicklung, Verkehrschaos und der Verkleinerung des Himmels aufgrund der Höhenentwicklung und Dichte in Mitleidenschaft gezogen werden.

Stellungnahme:

Wie bei jeder anderen baulichen Entwicklung auch, sind Beeinträchtigungen während der Bauzeit zu erwarten. Eine Stadt lebt von und mit Veränderungen, damit gehen aber nicht Qualitätseinbußen einher, vielmehr werden durch Baumaßnahmen der Standard und die Lebensqualität für die Allgemeinheit erhöht. Die gesetzlichen Anforderungen zum Immissionsschutz werden beachtet. Durch die punktuell höhere Baumasse ist aufgrund des wandernden Schattens und der von der Arnulfstraße zurückgesetzten Bauweise nur von einer temporären Beeinträchtigung durch die Verschattungswirkung auf die nördlich des SFB gelegenen Gebäude auszugehen. Eine ausreichende Belichtung und Besonnung des Umfeldes ist auch weiterhin gewährleistet.

Fehlendes Stadtmodell

Vom preisgekrönten Bahnhof solle ein Einsatzmodell für das Stadtmodell hergestellt werden, an dem die Auswirkungen der Maßnahmen für München nachvollzogen werden können.

Stellungnahme:

Das Stadtmodell wird ergänzt, aber erst mit verbindlicher Festlegung der Gesamtmaßnahme des neuen Hbf und liegt zum Verfahren gemäß § 3 Abs.2 BauGB zur abschließenden Meinungsbildung vor.

„Deal“ zwischen Stadt und DB

Es sehe nach einem Deal aus, wenn die Entlassung der Bahnfläche aus der Nutzungserforderlichkeit für den Bahnbetrieb durch das Bundesbahnamt erst vollzogen wird, wenn die Stadt ihr ein Baurechtsgeschenk rechtsfest durch einen gesetzten Bebauungsplan macht. Der Wert dieses "Geschenks" an die Bahn lasse sich mit den verfügbaren Unterlagen nur schätzen und liege sicher im Bereich Hunderter Millionen. Da der Wertzuwachs weitgehend der Bahn zugutekomme, sei dieses Verfahren anrücklich.

Stellungnahme:

Ein „Deal“ ist nicht Grundlage dieses Verfahrens, die Landeshauptstadt München übt die ihr als Gemeinde zustehende Planungshoheit aus. Die Gesamtmaßnahme verfolgt Ziele, die allen Beteiligten zugutekommen, vor allem aber den Reisenden und den Nutzer*innen des ÖPNV, die nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen von einem zeitgemäßen Dienstleistungs- und Kundenservicecenter profitieren. Zum anderen ist es die Allgemeinheit, die durch den gestärkten ÖPNV Vorteile hat und in der Summe mit geringeren Emissionen durch den Individualverkehr rechnen kann.

Einfluss 2. Stammstrecke auf SFB

Es wurde gefragt, welchen Einfluss die Tektur zur Planfeststellung der 2. Stammstrecke auf das gegenständliche Vorhaben, z.B. im Hinblick auf die Statik, habe?

Stellungnahme:

Der Bau des SFB kann unabhängig von der 2. Stammstrecke erstellt werden, da keine statischen Abhängigkeiten bestehen.

Einsicht in Gutachten

Es sei interessant, die Ergebnisse der beauftragten Gutachten zu kennen, um im Rahmen des Verfahrens darauf eingehen zu können.

Stellungnahme:

Eine Wirkung der 2. Stammstrecke auf das zukünftige Gebäude ist aufgrund der Entfernung nicht erkennbar. Zum Zeitpunkt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs.1 BauGB liegen die Gutachten naturgemäß noch nicht abgeschlossen vor. Die Ergebnisse der Gutachten werden im weiteren Verfahren berücksichtigt und können dann bei der Auslegung des Planentwurfs nach § 3 Abs.2 BauGB im Internet und vor Ort eingesehen werden.

B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB

Das Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurde vom 16.11.2018 mit 20.12.2018 durchgeführt.

Die folgenden Stellungnahmen wurden abgegeben:

1. Telekom Deutschland GmbH

Im Planungsgebiet befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH.

Es wird gebeten, folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen:

In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen.

Darüber hinaus wird gebeten, sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

Stellungnahme:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Bereich von Straßenverkehrsflächen werden keine fachlichen Festsetzungen getroffen, da keine

bauplanungsrechtliche Relevanz vorliegt. Baumpflanzungen sind innerhalb des Bebauungsplanumgriffs nicht beabsichtigt, da Flächen hierfür nicht zur Verfügung stehen.

2. Eisenbahn-Bundesamt

Wesentlicher Antragsgegenstand im Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2) ist der Rückbau des vorhandenen Empfangsgebäudes des Hbf München und sein Ersatz durch einen Neubau.

Die nachrichtliche Übernahme des neuen Empfangsgebäudes, hier des nördlichen Randbaus, in den o.g. Bebauungsplan ist korrekt erfolgt.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a bezieht sich auf noch dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt unterliegende Flurstücke.

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan (1. Plan, Deckblatt) ist eine „widmungskonforme Überplanung“ von Teilflächen eingetragen. Diese Teilflächen betreffen zum einen den Mischwasserkanal DN 1300, der in Süd-Nord-Richtung etwa mittig unter dem Gebäude des SFB verläuft, sowie den sog. Überbau des neuen bahnfremden Gebäudes ab der Ebene E 2 - E 4, der noch dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt unterliegende Flurstücke (Zugang zu den Bahnsteigen) überspannt.

Bei den durch den Bebauungsplan Nr. 2002a zu überplanenden Flächen handelt es sich um solche, auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes befinden (Empfangsgebäude SFB, betriebsnotwendige Anlagen, die sich am bzw. im bzw. unter dem Empfangsgebäude befinden). Sie unterliegen somit dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt. Flächen, die dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen, sind der kommunalen Planungshoheit grundsätzlich entzogen.

Eine Planung der LHM bzgl. Flächen einer Eisenbahn des Bundes wäre nur zulässig, wenn sie inhaltlich keinen Konflikt mit dem besonderen Charakter der Betriebsanlage auslöst, d.h. deren Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, unangetastet lässt. Planerische Aussagen bzw. Festsetzungen, die sich mit der auf einer Planfeststellung oder auf Übernahme als Altanlage gegründeter, besonderer Zweckbestimmung einer bestehenden Bahnanlage inhaltlich nicht vereinbaren lassen, darf die LHM nicht treffen.

Eine Überplanung dieser Flächen ist möglich, wenn die sich in diesem Bereich befindlichen Betriebsanlagen (Empfangsgebäude SFB, noch betriebsnotwendige Anlagen) für Bahnbetriebszwecke entbehrlich sind, verlegt oder zurückgebaut werden. Die Verlegung und der Rückbau erfordern eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) nach § 18 des AEG. Weiter ist dann ein Verfahren nach § 23 AEG zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken durchzuführen. Bei diesem Verfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, in dem das Eisenbahn-Bundesamt die Entbehrlichkeit von Bahnbetriebszwecken prüft und sofern diese gegeben ist, durch Verwaltungsakt

das/die betreffende(n) Flurstück(e) von Bahnbetriebszwecken freistellt. Sofern die betreffenden Flurstücke teilweise nicht freistellbar wären, wäre eine mit Bahnbetriebszwecken vereinbare Überplanung dieser Flurstücke zu prüfen.

Es ist anerkannt, dass eine Gemeinde, wenn mit hinreichender Sicherheit die Aufhebung der besonderen bahnrechtlichen Zweckbestimmung einer Fläche bevorsteht, die für diesen Fall zu erwartenden Nutzungswünsche von vornherein in die von ihr bauplanungsrechtlich für angemessen und erforderlich erachtete Richtung lenken kann. Dies könne dadurch geschehen, in dem die Gemeinde eine Bauleitplanung einleitet. Jedoch hängen die abschließende Beschlussfassung über gemeindliche Bauleitpläne für bisher als Bahnanlagen dienende Flächen, soweit die Planung inhaltlich mit der Zweckbestimmung der Fläche für den Bahnbetrieb nicht vereinbar ist, und ihr Inkrafttreten davon ab, dass die geplante Fläche zuvor durch eine hierauf gerichtete Maßnahme ihren Rechtscharakter als Bahnanlage verloren hat.

Die Errichtung eines fünfgeschossigen Basisgebäudes mit einem Hochpunkt anstelle des derzeitigen Empfangsgebäudes (SFB) ist mit der Zweckbestimmung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage nicht vereinbar.

Im Rahmen der Umgestaltung des Hbf München soll daher das Empfangsgebäude des SFB zurückgebaut sowie die noch betriebsnotwendigen Anlagen verlegt werden (Gegenstand des anhängigen Planfeststellungsverfahrens für den PFA 1, s.o.). Sofern im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens der Rückbau des Empfangsgebäudes als auch die Verlegung der noch betriebsnotwendigen Anlagen positiv genehmigt werden sollte, wären hiermit die Voraussetzungen für eine Beräumung der Fläche geschaffen. Nach dem Vollzug (also der tatsächlichen Umsetzung) dieses Planfeststellungsbeschlusses wären nach derzeitiger vorläufiger Beurteilung die Voraussetzungen für eine Entbehrlichkeit der Flächen von Bahnbetriebszwecken geschaffen, die eine bahnfremde Nachfolgenutzung und Bebauung dieser Flächen ermöglichen können. Eine abschließende Beurteilung der Entbehrlichkeit von Bahnbetriebszwecken kann allerdings erst mit einer abschließenden Entscheidung im Freistellungsverfahren erfolgen.

Eine abschließende Entscheidung im Freistellungsverfahren ist aber erst möglich, wenn die Vorhabenträgerin den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1 vollzogen hat, im Ergebnis also tatsächlich umgesetzt hat. Hierfür sind der vollzogene Rückbau des bestehenden Gebäudes des SFB als auch der betriebsnotwendigen Anlagen erforderlich.

Denkbar erscheint es in diesem Zusammenhang, dass der Verlauf des noch betriebsnotwendigen Mischwasserkanals DN 1300, der erst nach dem Rückbau des bestehenden Gebäudes des SFB verlegbar ist, im Bebauungsplan als „widmungskonforme Überplanung“ dargestellt wird. Der restliche Teil der Fläche, die überbaut werden soll und nicht den Verlauf des Mischwasserkanals DN 1300 betrifft, muss allerdings vor dem Satzungsbeschluss von Bahnbetriebszwecken freigestellt sein. Nach Verlegung des Mischwasserkanals DN 1300 ist jedoch für diesen Teil eine Freistellung dieser Fläche anzustreben.

Gegen eine Darstellung der „widmungskonformen Überplanung“ der Teilfläche im Bebauungsplan, die den sog. Überbau (Überspannung des Zugangs zu den Bahnsteigen auf der Ebene E 2 - E 4) des neuen bahnfremden Gebäudes über den Zugang zu den Bahnsteigen betrifft, bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken. Dieser sog. Überbau ist mit Bahnbetriebszwecken vereinbar.

Es wird darauf hingewiesen, dass das EBA nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicherweise betroffen. Eine Beteiligung der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien am Verfahren wird daher empfohlen, sofern nicht bereits geschehen. Diese Stelle übernimmt die Koordination der jeweils betroffenen Unternehmensbereiche und die Abgabe einer gesamten Stellungnahme für den Konzern der Deutschen Bahn bei Bauleitplanungen und Bauvorhaben Dritter.

Stellungnahme:

Für den Rückbau des Gebäudes SFB und der Verlagerung der dort derzeit noch vorhandenen eisenbahnfachlichen Nutzungen wurde in der Zwischenzeit ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes liegt nunmehr seit 14.04.2022 vor. Auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses kann für das Bebauungsplanverfahren ausgegangen werden, dass damit keine der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung entgegenstehende Bebauungsplanung auf dieser Fläche durchgeführt und umgesetzt wird. Darüber hinaus bestehen nach dem BauGB Regelungen, die eine Bebauungsplanung auf den – noch – eisenbahnrechtlicher Fachplanung unterliegenden Flächen ermöglichen und zulassen (widmungskonforme Überplanung des Kanals; dieser kann erst später verlegt werden).

Im Übrigen wird für diese Fläche derzeit ein Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebs-zwecken nach § 23 AEG durchgeführt.

Der Vollzug des eisenbahnrechtlichen Rückbau- und Anpassungsplanfeststellungsbeschlusses ist für eine Freistellungsentscheidung nach § 23 AEG hierbei nicht Voraussetzung. Die Rechtswirksamkeit eines solchen Planfeststellungsbeschlusses beurteilt sich nach dem Zeitpunkt dessen Erlasses. In diesem Zeitpunkt hat die zuständige Behörde einen rechtmäßigen, begünstigenden Verwaltungsakt erlassen. Gründe, die eine Rücknahme oder Widerruf rechtfertigen würden, sind nicht ersichtlich. Im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens wird unter allen rechtlichen Gesichtspunkten die Zulässigkeit eines Rückbaus geprüft und, im Falle einer positiven Prüfung, genehmigt.

Inhalt eines solchen Planfeststellungsbeschlusses ist u.a. die Zulassung des Rückbaus einer baulichen Anlage, unabhängig von deren Rechtsnatur als Bahnanlage.

Der Vollzug eines Rückbauplanfeststellungsbeschlusses ist daher unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt Voraussetzung für eine Entscheidung nach § 23 AEG, zudem ist eine widmungskonforme Überplanung rechtlich zulässig. Vor Satzungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung

Nr. 2002a soll die Freistellung der Flächen des SFB (bis auf den Mischwasserkanal DN 1300) erreicht werden.

Die entsprechenden Stellen der DB AG wurden auch im Verfahren beteiligt.

Mit Stellungnahme vom 11.12.2018 wurde seitens der Deutschen Bahn AG mitgeteilt, dass aus netzspezifischer und immobilisenspezifischer Sicht keine Einwände erhoben werden.

3. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

Wegen der bekannten Bodendenkmäler in der Umgebung und/oder wegen der siedlungsgünstigen Topographie des Planungsgebietes, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes weitere Bodendenkmäler zu vermuten.

Das Plangebiet nahe dem SFB liegt innerhalb der ersten zwischen 1805 und 1810 unter König Maximilian I. Joseph konzipierten planmäßigen Stadterweiterung und befindet sich nach Darstellung in Uraufnahme und Renovation unmittelbar südlich der historisch überlieferten Salzstraße. Mit einer Besiedlung entlang der Salzstraße kann aufgrund der Bedeutung des Salzhandels für München seit dem 12. Jahrhundert durchaus seit dem späten Mittelalter und der frühen Neuzeit gerechnet werden. Entsprechende Siedlungsspuren wären Bodendenkmäler im Sinne des Art.1 BayDSchG. Historisch belegt sind seit dem späten 18. Jahrhundert in diesem Bereich der vom Promenadeplatz dorthin verlegte Salzstadl.

Obschon durch Anlage des S-Bahnhofs erhebliche Denkmalverluste eingetreten sein dürften, ist mit einem Teilerhalt zu rechnen. Bodeneingriffe jeglicher Art bedürfen daher zumindest einer vorherigen Erlaubnis nach Art. 7 BayDSchG, um eine weitere unbeobachtete Denkmalzerstörung sicher auszuschließen, worauf gebeten wird hinzuweisen.

Im Bereich von Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten sind, bedürfen gemäß Art. 7 Abs. 1 BayDSchG Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis. Es wird gebeten, folgenden Text in die textlichen Hinweise auf dem Lageplan und ggf. in den Umweltbericht zu übernehmen:

„Für Bodeneingriffe jeglicher Art im noch nicht gestörten Bereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.“

Das BLfD wird in diesem Verfahren gegebenenfalls die fachlichen Anforderungen formulieren.

Stellungnahme:

Die Sicherung der denkmalpflegerischen Belange ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern wird mit dem Planfeststellungsverfahren abgehandelt. Eine separate denkmalrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs.1

BayDSchG kommt nicht in Betracht, wenn – wie hier – der Rückbau des Starnberger Flügelbahnhofes Gegenstand eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18 AEG und §§ 72 ff. VwVfG ist. Hierbei handelt es sich um ein besonders ausgestaltetes Verfahren, das der öffentliche Planungsträger zur Erlangung einer alle tangierenden Rechtsbereiche umfassenden Genehmigung, dem Planfeststellungsbeschluss, durchlaufen muss. Dem vom Eisenbahn-Bundesamt erteilten Planfeststellungsbeschluss kommt daher Konzentrationswirkung zu, d.h. dieser ersetzt die sonst vorgesehene denkmalrechtliche Erlaubnis.

Im Bebauungsplangebiet sowie in dessen Umfeld herrscht überwiegend sehr dichte Bebauung vor. Schon im Rahmen dieser damaligen Bebauung wurden keine Bodendenkmäler gefunden, gleichfalls sind im Bayernatlas keine verzeichnet. Somit sind keine Bodendenkmäler zu vermuten.

4. SWM/MVG

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf beinhaltet das am Neubau verlaufende Teilstück der stadteinwärtigen Fahrbahn der Arnulfstraße, also öffentlichen Grund. Aus Sicht der MVG gelten hier folgende Anforderungen:

- Rechtzeitige Einleitung des üblichen Spartenverfahrens zur konkreten Prüfung der entstehenden Baugruben
- Rechtzeitige Abstimmung der bauzeitlichen Verkehrsabwicklung mit den SWM
- Berücksichtigung der Fahrleitung der Tram während und nach der Baumaßnahme, da diese an drei Stellen am abzureißenden Bestandsgebäude angebracht ist

An der Arnulfstraße wird sowohl der Neuverkehr aus der zukünftigen Tiefgarage als auch die Anlieferung für den Einzelhandel bzw. die Gastronomie im Neubau abgewickelt. Die Anlieferung soll gemäß Plan „Grundriss-EZ“ durch Rückwärtsrangieren vollzogen werden. Da keine weiteren Angaben dazu gemacht werden, wann und wie oft hier ein Lkw-Rangiermanöver durchgeführt wird, bitten wir hinsichtlich möglicher Einschränkungen v.a. für den fahrplanbasierten Buslinienverkehr der MVG um Klarstellung, was hier an Anlieferungen unterstellt wird.

Hinzu kommt, dass das dargestellte Wendemanöver stets die bisherigen Wartepositionen der privaten Busunternehmer (u.a. Linienverkehr zum Flughafen Memmingen) tangiert. Da die MVG auch die notwendige Infrastruktur für andere Busunternehmer im Stadtgebiet mitverantwortet, wird um Klärung gebeten, ob diese bisherigen Bushaltestellen erhalten bleiben oder dauerhaft entfallen, und ob Ersatzflächen am Bahnhof vorgesehen werden.

Stellungnahme:

Die Hinweise zur Einleitung des üblichen Spartenverfahrens, zur bauzeitlichen Verkehrsabwicklung und zur Berücksichtigung der Fahrleitung der Tram betreffen

den Bauvollzug und werden zum jetzigen Zeitpunkt zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an die Vorhabenträgerin weitergeleitet.

Die derzeit im Bereich des SFB angesiedelten Bushaltestellen wurden für die laufenden und anstehenden Vorhaben im Bereich Hbf München bauzeitlich verlegt. Nach Fertigstellung der Vorhaben ist von der LHM im Zielzustand beabsichtigt, eine verkehrliche Neuordnung mit einer neuen Verteilung der verkehrlichen Funktionen vorzunehmen. Eine Festlegung von Ersatzflächen im Zielzustand ist erst mit der verkehrlichen Neuordnung möglich.

Das Rangieren in die Ladetasche ist auch ohne Inanspruchnahme der Fahrbahnkanten des Mittelteilers der Arnulfstraße möglich. Die Darstellung der Schleppkurven im Verkehrsgutachten wird angepasst. Die Häufigkeit der Anlieferung hängt vom Nutzer ab. Dies muss im Rahmen der Genehmigung geklärt werden. Das Rangieren erfolgt mit Einweisung. Eine Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat ist erfolgt. Der Bus muss ggf. kurz warten. Eine andere Art der Anlieferung ist leider nicht möglich.

C) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a mit den Entwürfen von Planzeichnung, Satzungstext und Begründung vom 21.12.2020 mit 25.01.2021 durchgeführt.

Die folgenden Stellungnahmen wurden abgegeben:

1. Bayerische Eisenbahngesellschaft

Es bestehen keine Einwände gegen die Planung, es wird aber gebeten, folgende Aspekte im Zusammenhang mit dem gesamten Vorhaben zu berücksichtigen:

Eine Beeinträchtigung des Bahnbetriebs in der hochbelasteten Verkehrsstation Hbf München (inkl. aller Bahnhofsteile) während der Bauzeit ist zu vermeiden. Dies schließt etwaige Gleisperrungen oder Einschränkungen bei der Nutzung bestehender Gleisinfrastruktur (z.B. temporäre Verkürzung nutzbarer Bahnsteiglängen) sowie die Zuwegung (inkl. barrierefreie Erschließung) ein. Mögliche während der Bauzeit nicht zu vermeidende Umwege sind möglichst kurz zu halten.

Die Möglichkeiten des Zu- und Abgangs zu den Gleisen 27 – 36 und am Gleis 26 sowie die bestehenden Wegebeziehungen inkl. der barrierefreien Erschließung dürfen durch das Vorhaben nicht verschlechtert werden.

Stellungnahme:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bitte wird soweit möglich entsprochen, wobei Einschränkungen des Bahnbetriebs während der Bauzeit sowohl für den Rückbau und die Anpassung der Bestandssituation als auch den Neubau nicht zu vermeiden sind.

Eine Beibehaltung der bestehenden Verbindung durch das Untergeschoss des geplanten Neubaus SFB ist aufgrund der geplanten Nutzungen nicht mehr möglich. Die Zu- und Abgänge zu den Gleisen 27-36 und Gleis 26 werden zukünftig anders geführt und stellen eine Qualitätsverbesserung dar.

2. Eisenbahn-Bundesamt

Anstelle des derzeitigen Gebäudes SFB ist die Errichtung eines fünfgeschossigen Basisgebäudes entlang der Arnulfstraße geplant, das auch einen Hochpunkt mit 17 Geschossen und maximal 69,90 m Höhe erhalten soll. In dem Gebäude sind als Hauptnutzung eine bahnunabhängige Einzelhandels-, Büro- und Gastronomienutzung sowie darunter eine Tiefgarage vorgesehen. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bezieht sich auf noch dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt unterliegende Flurstücke.

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist für einige Teilflächen (1. Plan, Deckblatt) eine „widmungskonforme Überplanung“ von Teilflächen eingetragen. Des Weiteren ist in den Plänen zum o.g. Bebauungsplan der vorgesehene Freistellungsumgriff eingezeichnet. Schließlich ist in den Plänen nachrichtlich der geplante Neubau des Empfangsgebäudes „Hbf München“ eingezeichnet.

Die Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 und 2 waren zum Zeitpunkt der Äußerung beim EBA beantragt. Für den PFA 1 hat das EBA das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 10.01.2020 bei der Regierung von Oberbayern eingeleitet.

PFA 1 (Rückbau/Anpassung SFB)

Gegenstand des Antrages nach § 18 AEG für den PFA 1 ist der Rückbau des Gebäudes „Starnberger Flügelbahnhof“ sowie die Verlegung und Anpassung der noch betriebsnotwendigen Betriebsanlagen der Eisenbahn, die sich am bzw. im zurückzubauenden Gebäude des SFB befinden. Der Antrag umfasst weiter u.a. die Herstellung einer Baugrubenumschließung und den Erdaushub, der für den Rückbau des Kellergeschosses des Gebäudes SFB benötigt wird. Des Weiteren ist die Verlegung (Neubau) von drei noch betriebsnotwendigen Mischwasserkanälen notwendig, die die Entwässerung des Hbf München gewährleisten. Ein Mischwasserkanal (DN 1300) verläuft in Süd-Nord-Richtung etwa mittig unter dem Gebäude des SFB durch das geplante Baufeld. Zwei weitere Mischwasserkanäle (DN 450, Nennweite 500/750) verlaufen nebeneinander unter dem Posttunnel und queren im nordwestlichen Eck das Baufeld, bevor sie im Straßengrund der Arnulfstraße an den städtischen Kanal anschließen. Diese Mischwasserkanäle sollen auf noch dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt unterliegende Flurstücke verlegt werden.

Durch die Baumaßnahmen im PFA 1 werden die Flurstücke 6780 (Teilfläche), 6803 (Teilfläche), 6803/1, 6856 (Teilfläche), 6856/13 (Teilfläche), 6856/97 (Teilfläche), 6856/100 sowie **6856/136** jeweils Gemarkung München, Sektion 4 in Anspruch genommen.

Die Lagepläne für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken sind den aktuellen Antragsunterlagen nachrichtlich beigelegt.

Der Freistellungsantrag nach § 23 AEG wird von der Vorhabenträgerin getrennt vom Planfeststellungsverfahren gestellt werden. Das Freistellungsverfahren ist unabhängig und getrennt vom Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

PFA 2 (Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau)

Wesentlicher Antragsgegenstand im PFA 2 ist der Rückbau des vorhandenen Empfangsgebäudes des Hbf München und sein Ersatz durch einen Neubau.

Die nachrichtliche Übernahme des neuen Empfangsgebäudes in den o.g. Bebauungsplan ist korrekt erfolgt.

Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung (1. Plan, Deckblatt) ist eine „widmungskonforme Überplanung“ von Teilflächen eingetragen. Diese Teilflächen betreffen zum einen den Mischwasserkanal DN 300, der in Süd-Nord-Richtung etwa mittig unter dem Gebäude des SFB verläuft sowie den sog. Überbau des neuen bahnfremden Gebäudes ab der Ebene E 2 – E 4, der noch dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt unterliegende Flurstücke (Zugang zu den Bahnsteigen) überspannt.

Bei den durch den Bebauungsplan Nr. 2002a zu überplanenden Flächen handelt es sich um solche, auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes befinden (Empfangsgebäude SFB, betriebsnotwendige Anlagen, die sich am bzw. im bzw. unter dem Empfangsgebäude befinden). Sie unterliegen somit dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt. Flächen, die dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen, sind der kommunalen Planungshoheit grundsätzlich entzogen (BVerwG, Urteil vom 16.12.1988, BVerwGE 81, 111ff).

Eine Planung der LHM bzgl. Flächen einer Eisenbahn des Bundes wäre nur zulässig, wenn sie inhaltlich keinen Konflikt mit dem besonderen Charakter der Betriebsanlage auslöst, d.h. deren Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, unangetastet lässt (BVerwG, aaO). Planerische Aussagen bzw. Festsetzungen, die sich mit der auf einer Planfeststellung oder auf Übernahme als Altanlage gegründeter, besonderer Zweckbestimmung einer bestehenden Bahnanlage inhaltlich nicht vereinbaren lassen, darf die LHM nicht treffen (s. BVerwG, aaO).

Eine Überplanung dieser Flächen ist möglich, wenn die sich in diesem Bereich befindlichen Betriebsanlagen (Empfangsgebäude SFB, noch betriebsnotwendige Anlagen) für Bahnbetriebszwecke entbehrlich sind, verlegt oder zurückgebaut werden. Die Verlegung und der Rückbau erfordern eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung des EBA nach § 18 AEG. Weiter ist dann ein Verfahren nach § 23 AEG zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken durchzuführen. Bei diesem Verfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, in dem das EBA die Entbehrlichkeit von Bahnbetriebszwecken prüft und sofern diese gegeben ist, durch Verwaltungsakt das / die betreffende(n) Flurstück(e) von Bahnbetriebszwecken freistellt. Sofern die betreffenden Flurstücke teilweise nicht freistellbar wären, wäre eine mit Bahnbetriebszwecken vereinbare Überplanung dieser Flurstücke zu prüfen.

Nach der oben zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) (aaO) ist anerkannt, dass eine Gemeinde, wenn mit hinreichender Sicherheit die Aufhebung der besonderen bahnrechtlichen Zweckbestimmung einer Fläche bevorsteht, die für diesen Fall zu erwartenden Nutzungswünsche von vornherein in die von ihr bauplanungsrechtlich für angemessen und erforderlich erachtete Richtung lenken kann. Weiter führt das BVerwG (aaO) aus, dass dies dadurch geschehen könne, in dem die Gemeinde eine Bauleitplanung einleitet. Jedoch hängen die abschließende Beschlussfassung über gemeindliche Bauleitpläne für bisher als Bahnanlagen dienende Flächen, soweit die Planung inhaltlich mit der Zweckbestimmung der Fläche für den Bahnbetrieb nicht vereinbar ist, und ihr Inkrafttreten davon ab, dass die geplante Fläche zuvor durch eine hierauf gerichtete Maßnahme ihren Rechtscharakter als Bahnanlage verloren hat.

Die Errichtung eines fünfgeschossigen Basisgebäudes mit einem Hochpunkt anstelle des derzeitigen Empfangsgebäudes (SFB) ist mit der Zweckbestimmung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage nicht vereinbar.

Im Rahmen der Umgestaltung des Hbf München soll daher das Empfangsgebäude des SFB zurückgebaut sowie die noch betriebsnotwendigen Anlagen verlegt werden (Gegenstand des anhängigen Planfeststellungsverfahrens für den PFA 1, s.o.). Sofern im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens der Rückbau des Empfangsgebäudes als auch die Verlegung der noch betriebsnotwendigen Anlagen positiv genehmigt werden sollte, wären hiermit die Voraussetzungen für eine Beräumung der Fläche geschaffen. Nach der Verlegung der noch bahnbetriebsnotwendigen Anlagen wären nach derzeitiger vorläufiger Beurteilung die Voraussetzungen für eine Entbehrlichkeit der Flächen von Bahnbetriebszwecken geschaffen, die eine bahnfremde Nachfolgenutzung und Bebauung dieser Flächen ermöglichen können. Hierfür ist - in einem 1. Teil - zumindest erforderlich, dass die noch bahnbetriebsnotwendigen Anlagen am bzw. im Gebäude des SFB auf Bahnflächen herausverlegt bzw. außer Funktion (z.B. provisorische Umleitung von 2 Abwasserkanälen (DN 400) in der nordwestlichen Ecke des Gebäudes SFB) gesetzt werden. Eine abschließende Beurteilung der Entbehrlichkeit von Bahnbetriebszwecken kann allerdings erst mit einer abschließenden Entscheidung im Freistellungsverfahren erfolgen.

Denkbar erscheint es in diesem Zusammenhang, dass der Verlauf des noch betriebsnotwendigen Mischwasserkanals DN 1300, der erst nach dem Rückbau des bestehenden Gebäudes des SFB verlegbar ist, im Bebauungsplan als „widmungskonforme Überplanung“ dargestellt wird. Der restliche Teil der Fläche, die überbaut werden soll und nicht den Verlauf des Mischwasserkanals DN 1300 betrifft, muss allerdings vor dem Satzungsbeschluss von Bahnbetriebszwecken freigestellt sein. Nach Verlegung des Mischwasserkanals DN 1300 ist auch für diesen Teil eine Freistellung dieser Fläche anzustreben.

Gegen eine Darstellung der „widmungskonformen Überplanung“ der Teilfläche im Bebauungsplan, die den sog. Überbau (Überspannung des Zugangs zu den Bahnsteigen auf der Ebene E 2 – E 4) des neuen bahnfremden Gebäudes über den Zugang zu den Bahnsteigen betrifft, bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken. Dieser sog. Überbau ist mit Bahnbetriebszwecken vereinbar.

Stellungnahme:

Die Sachverhalte und die Stellungnahme werden zur Kenntnis genommen. Sie entsprechen dem gemeinsam abgestimmten Bauleitplanungsprozess. Bei dem genannten Mischwasserkanal liegt wohl ein Tippfehler vor, es handelt sich um den Mischwasserkanal DN 1300 (nicht DN 300). Der Planfeststellungsbeschluss „Bauliche Änderung des Bahnhofs München Hbf (Bahnhof Nr. 4234) samt weiterer Eisenbahnbetriebsanlagen, PFA 1 (Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs (SFB))“ liegt seit 14.04.2022 vor. Die Freistellung der Fläche (außer Kanal) soll bis zum Satzungsbeschluss vorliegen.

3. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)

Die im Rahmen der Stellplatzsatzung festgelegten 133 Kfz-Stellplätze scheinen aus Sicht des MVV als zu hoch, die im Rahmen der Fahrradabstellsatzung festgelegten 155 Fahrradabstellplätze hingegen als zu niedrig angesetzt.

Der Münchner Hbf ist der mit am besten durch den ÖV erschlossene Standort in München. Hier können nicht die normalen Bewertungsansätze der Stellplatzsatzung herangezogen werden. Zudem existieren im Umfeld ausreichend Parkgaragen, die auch in den Hauptverkehrszeiten ausreichend freie Kapazitäten aufweisen. Bei den Fahrradabstellplätzen irritiert uns, dass es als ausreichend erachtet wird, wenn diese in einem Grundstück in Nähe des Baugrundstückes nachgewiesen werden. Zudem erscheint uns die Anzahl als zu gering, da diese nur für die Gebäudenutzung selbst, nicht jedoch für die Fahrgäste mit Start/Ziel SFB bzw. für B+R dimensioniert sind. Das wird zur Folge haben, dass es auch künftig zum unerlaubten Abstellen von Rädern im Zugangsbereich wie auch im SFB selbst kommen kann.

Eine „deutliche Verbesserung“ der neu entwickelten Wegeverbindung bzw. Passagen und damit Führung der Fahrgastströme kann nicht oder nur bedingt erkannt werden. Klar begrüßt wird die künftig barrierefreie Erreichbarkeit des SBFs.

Als außerordentlich problematisch wird der vollständige Entfall der – direkten – heutigen Wegebeziehung vom Querbahnsteig beim SFB in den westlichen Teil des S-Bahn-Sperrengeschoßes sowie durch das bestehende Gebäude zum Vorplatz Nord gesehen. Diese Wegeverbindung bzw. Abwicklung der Fahrgastströme kann künftig ausschließlich auf dem – zwar neu auf bis zu 15m verbreitertem – Bahnsteig zwischen Gleis 27 und dem Neubau – abgewickelt werden.

Damit entstehen aus Sicht des MVV folgende Nachteile:

- Die Wegeverbindung und damit die Reisezeit vom/zum SFB wird praktisch für viele Fahrgäste länger (nur die Ein-/Aussteiger Arnulfstr haben ungefähr den gleichen Weg, alle Umsteiger zur S-Bahn - alte Stammstrecke - jedoch einen längeren).
- Generell wird es als problematisch erachtet, wenn Bahnsteigflächen zugleich als Verbindungswege wie auch Zu- und Abgangswege genutzt werden müssen. Hier entstehen zugleich mehrere Konflikte: Die Fahrgäste SFB (damit

alle Fahrgäste der Züge von Gleis 28-35), Fahrgäste der Züge am Gleis 27 wie auch Kund*innen der geplanten Einzelhandel-/ Gastro-/ Dienstleistungsflächen wie auch Nutzer*innen der Büroflächen am neuen Hochpunkt kreuzen sich in ihren Wegebeziehungen.

- Durch die Nutzung als Bahnsteigfläche und mehrfacher Verbindungsfläche kommt es zu wartenden, gehenden und zugleich ein-/aussteigenden Fahrgästen. Gerade wartende Fahrgäste stellen somit ein ernsthaftes Hindernis dar, insbesondere wenn sie mit mehreren Koffern, Kinderwagen oder sonstigen Gepäckstücken/Gepäckwagen unterwegs bzw. auf einen Rollstuhl angewiesen sind.
- Auf diesen Flächen können keine Sitzbänke, Abfalleimer, Fahrgastinformationstafeln usw. situiert werden, es kann auch keine Aufenthaltsqualität entstehen.
- Auch die DB muss diese Flächen nutzen, beispielsweise für den Gepäcktransport mit Gepäckwagen, für Reinigung und Service etc.
- Eine Verbreiterung der Bahnsteigfläche auf bis zu 15 Meter ist sicherlich hilfreich, entscheidend bzw. Bemessungsgrundlage muss jedoch der schmalste Abschnitt sein. Hierzu finden sich keine Angaben.
- In der Praxis stellt der MVV fest, dass insbesondere die unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten der Fahrgäste ein Problem darstellen: Ortsunkundige und ältere Fahrgäste sind vergleichsweise langsam unterwegs. Stammkunden und Fahrgäste, die nur knappe Umsteigezeiten haben, sind mitunter doppelt so schnell unterwegs.

Es wird gebeten zu prüfen, ob zumindest teilweise die alte Wegeverbindung aufrechterhalten werden kann, z.B.

- durch eine West-Ost Verbindung (und nicht nur Nord-Süd) im Bereich der Einzelhandel-/Gastro-/Dienstleistungsflächen im EG neuer Hochpunkt.
- durch einen direkten Zugang zum neuen Hochpunkt aus dem S-Bahn-Sperrengeschoss.
- durch eine Kombination der beiden genannten Maßnahmen, wodurch die alte Wegeverbindung wiederhergestellt würde.

Sollte das alles nicht möglich sein, wird empfohlen, eine durchgängige Verbreiterung der Bahnsteigfläche auf stets 15 m vorzunehmen, um Engstellen zu vermeiden.

Stellungnahme:

Für den Hbf und den Neubau des SFB wurde in der Rahmenvereinbarung vom 27.03.2017, die zwischen der Bahn (DB Station&Service) und der LHM geschlossen wurde, ein Konzept für Fahrradabstellplätze vorgesehen. Dieses sieht vor, dass die aus der Fahrradabstellsatzung erforderlichen Fahrradabstellplätze für den Neubau SFB im neuen Empfangsgebäude nach der Inbetriebnahme nachgewiesen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird eine Interimsanlage westlich des Neubaus zum Abstellen für die dort Arbeitenden errichtet. Der Nachweis des bekannten weiteren Bedarfs an Bike+Ride Stellplätzen ist nicht Gegenstand dieses

Bebauungsplanverfahrens und wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens geführt werden.

Unabhängig davon hat sich die Bahn verpflichtet, das von der LHM verfolgte verkehrspolitische Mobilitätskonzept zur langfristigen Deckung des Bedarfs an Fahrradabstellplätzen rund um den Hbf zu unterstützen. In diesem Zusammenhang wurde für den Bereich zwischen Neubau SFB und Paul-Heyse-Unterführung in parallellaufenden Abstimmungen zwischen DB und LHM die Unterbringung von Fahrrädern in Form eines Fahrradparkhauses untersucht. Im Sinne eines Mobilitätsstandortes könnten im Fahrradparkhaus auch andere elektrisch betriebene Fortbewegungsmöglichkeiten (z.B. eBikes, eScooter) untergebracht werden, ebenso wie die angesprochenen Reparatur-, Lade- und Aufbewahrungsservices. Die Abstimmungen mündeten in einem Erwerb der Grundstücksteile durch die Stadt München.

Ebenso erfolgte die Prüfung einer Unterbringung von Fahrradabstellplätzen in der Fußgänger-Unterführung unter der Arnulfstraße. Die Umsetzung ist durch das Baureferat bereits beabsichtigt.

Die neu entstehende Wegeverbindung vom Querbahnsteig des SFB über den Bahnsteig Gleis 26 zum S-Bahn-Sperrengeschoss wurde im Zuge einer Personenstromanalyse vom 04.04.2019 geprüft. Die neue Wegeverbindung wird im Ergebnis als leistungsfähig bewertet. Sie ist zudem barrierefrei (siehe auch unter B) 9. Wegeführung und C) 1. Bayerische Eisenbahngesellschaft).

Die Hinweise und die Prüfbite, die alten Wegeverbindungen aufrechtzuerhalten, werden zur Kenntnis genommen, erscheinen jedoch vor dem Hintergrund der vorstehenden technisch funktionalen Überlegungen nicht zielführend.

Die geplante Verbreiterung des Bahnsteigs auf Höhe des Neubaus SFB bis zum neuen, barrierefreien Abgang vom Bahnsteig 26 zum S-Bahn-Sperrengeschoss beträgt rund 16,5 m. Insofern wird die Anregung berücksichtigt.

4. Telekom Deutschland GmbH

Im Planungsgebiet befinden sich Telekommunikationsanlagen (TK-Anlagen) der Telekom Deutschland GmbH. Es handelt sich dabei um die Hauszuführungen für die Arnulfstraße 5. Diese Hauszuführungen sollen, solange sich aktive Anschlüsse darauf befinden, auf dem Grundstück verbleiben. Nach Kündigung aller Anschlüsse durch die Kunden können diese Telekommunikationsanlagen problemlos entfernt werden.

An der nördlichen Grundstücksgrenze, entlang der Arnulfstraße, befinden sich im öffentlichen Grund TK-Anlagen, die bei einer eventuellen Grenzbebauung zu beachten sind. Im Falle einer Grenzbebauung und damit verbundenen Setzungen von Spund- bzw. Bohrpfahlwänden ist eine rechtzeitige Beteiligung der Telekom angezeigt.

Stellungnahme:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, wurden an die Vorhabenträgerin weitergegeben und werden im Bauvollzug berücksichtigt.

5. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

Der vorgelegte Bebauungsplan-Entwurf entspricht dem Ergebnis der Vorberatungen im Rahmen des so genannten Beratergremiums, das in den letzten beiden Jahren in regelmäßigen Abständen tagte. Im Beratergremium waren nicht nur das BLfD, sondern auch die Untere Denkmalschutzbehörde und der Heimatpfleger der Landeshauptstadt München vertreten. Insofern besteht mit den Grundzügen der Planung Einverständnis.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass das in der Planfassung des B-Plan-Entwurfes als „beispielhaft“ bezeichnete Logo an den vier Seiten des Hochhauses nicht sich auf Fremdwerbung beziehen darf, sondern ausschließlich dem Hauptnutzer Deutsche Bahn vorbehalten bleiben muss.

Stellungnahme:

Das Einverständnis des BLfD wird zur Kenntnis genommen.

Die angesprochenen Werbeanlagen und das Logo sind in den Satzungsbestimmungen hinsichtlich Lage, Gestaltung und Größe dezidiert formuliert und in den Vorhabenplänen nicht als Platzhalter dargestellt. Am Hochhaus sind im oberen Bereich an allen vier Seiten je nur ein Logo „DB“ zulässig. Das zulässige Logo „DB“ unterstreicht das durch die visuelle Wirksamkeit und den geschaffenen Bezug auf den Standort des Hbf München.

D) Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB

Die erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a mit den Entwürfen von Planzeichnung, Satzungstext und Begründung vom 01.09.2022 mit 21.09.2022 durchgeführt. Im Zuge der weiteren Bearbeitung hatten sich Ergänzungen und Änderungen für das Projekt ergeben, u.a. die Erweiterung der Untergeschosse nach Süden hin und damit widmungskonforme Unterbauung der Bahnflächen (bauliche Anlage unterhalb der Geländeroberfläche) bedingt durch geänderten Verlauf des Mischwasserkanals (siehe auch 1. Planänderung der Planfeststellung „Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhof“ von April 2022), die Anpassung der Erdgeschosszone (geänderter Fassadenverlauf und Standorte der Stützen innerhalb des Gebäudes, die Überschreitung der Baulinie zur Errichtung einer vorgehängten Fassade ab dem 2. Geschoss auf der West- und Südseite und die Konkretisierung des Stellplatznachweises sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch die erforderlichen Fahrradabstellplätze

Folgende Stellungnahme vom Eisenbahn-Bundesamt wurde abgegeben:

Ergänzungen und Änderungen im Bebauungsplanverfahren

Gegenstand der weiteren Beteiligung ist insbesondere die Erweiterung der Untergeschosse nach Süden hin und damit die widmungskonforme Unterbauung der Bahnflächen bedingt durch den geänderten Verlauf des Mischwasserkanals, die Anpassung der Erdgeschosszone (geänderter Fassadenverlauf und Standorte der Stützen innerhalb der Gebäude) sowie die Überschreitung der Baulinie zur Errichtung einer vorgehängten Fassade ab dem 2. Geschoss auf der West- und Südseite.

PFA 1 (Rückbau/Anpassung Starnberger Flügelbahnhof (SFB))

Das Planfeststellungsverfahren wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.04.2022 abgeschlossen. Damit sind die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen u.a. für den Rückbau des Gebäudes SFB und für die Verlegung der drei noch betriebsnotwendigen Mischwasserkanäle geschaffen, die die Entwässerung des Hbf München gewährleisten. Diese Mischwasserkanäle werden im Bebauungsplan als „widmungskonforme Überplanung von Bahnflächen“ gekennzeichnet.

PFA 1 – 1. Planänderung zum Rückbau/Anpassung Starnberger Flügelbahnhof (SFB)

Gegenstand dieser 1. Planänderung ist die Verlegung des Mischwasserkanals DN 1300 sowie der zugehörigen Bohrpfahlwand als Baugrubenverbau des Kanalbauwerks um ca. 2 m nach Süden, der Entfall der Rückverankerung der überschrittenen Bohrpfahlwand im Bereich der südlichen, westlichen und nördlichen Baugrubenumschließung, die geringfügige Anpassung der neu geplanten Verkehrsflächen aufgrund der geänderten Gebäudeaußenkante (Neubau SFB) sowie Lageänderung der zugehörigen Gebäudestützen. Weiter ist in der Planänderung die geänderte Freistellungsgrenze im Bereich der südöstlichen Gebäudeecke des Neubaus nachrichtlich dargestellt.

Die 1. Planänderung befindet sich derzeit im Verfahren beim EBA.

Die Änderungen im o.g. Bebauungsplanverfahren (s. Ziffer 1) beziehen sich zum einen auf die Ausweisung eines Streifens „widmungskonforme Überplanung von Bahnflächen“ außerhalb der südlichen Baugrenze. Der Grund hierfür ist in der Ziffer 5.5 (S. 30) der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen. Die Ausweisung hängt mit der Verschiebung des Mischwasserkanals DN 1300 um ca. 2 m nach Süden (Gegenstand der 1. Planänderung) zusammen. Die Untergeschosse des neuen Gebäudes (E-1, E-Z) binden an die zukünftige Bohrpfahlwand des verschobenen Mischwasserkanals an und überschreiten damit die südliche Baugrenze. Gegen eine Darstellung der „widmungskonformen Überplanung“ der Unterbauung durch die beiden Untergeschosse, bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.

Weiter bestehen keine Bedenken dahingehend, den Bereich zwischen dem westlichen Rand des Bauraums und der Geltungsbereichsgrenze als Bahnanlage sowie den Bereich zwischen südlicher Baugrenze und Geltungsbereichsgrenze als

widmungskonforme Überplanung darzustellen. Hintergrund für diese Darstellung ist die Ermöglichung von auf Bahngrund auskragenden Fassadenteilen des neuen Gebäudes ab dem 2. Geschoss. Eine Auskragung ab dem 2. Geschoss in dem in der Begründung dargestellten Umfang ist als mit Bahnbetriebszwecken vereinbar anzusehen.

Windkomfort (Ziffer 5.14, S. 42f der Begründung)

Nicht ganz nachvollziehbar ist, weshalb Vorkehrungen zur Verbesserung der Windkomfortsituation, die augenscheinlich aus dem Neubau des Gebäudes mit Hochpunkt resultieren, über die Planfeststellung für das neue Empfangsgebäude (PFA 2) zu regeln sein sollten. Gegenstand der Planfeststellung können nur Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes sein sowie die aus dem eisenbahnrechtlichen Vorhaben resultierenden notwendigen Folgemaßnahmen. Diese Voraussetzungen dürften etwaige erforderliche Maßnahmen / Vorkehrungen zur Verbesserung der Windkomfortsituation nicht erfüllen.

Stellungnahme:

Die Sachverhalte, die in der Stellungnahme vorgetragen wurden, sind zutreffend.

Zum Windkomfort:

Die angesprochene Bedachung zwischen Neubau des SFB und der Gleishalle befindet sich außerhalb der Freistellungsfläche über dem Bahnsteig 26 und dient, neben der Verbesserung der Windkomfortsituation, vorrangig dem Schutz der Reisenden. Diese Bedachung stellt daher eine Betriebsanlage der Eisenbahn dar, die in einem weiteren Verfahren nach § 18 AEG zu beantragen ist.

Zur widmungskonformen Überplanung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass bzgl. der Darstellung der „widmungskonformen Überplanung“ der Unterbauung durch die beiden Untergeschosse und der

Darstellung des Bereichs zwischen dem westlichen Rand des Bauraums und der Geltungsbereichsgrenze als Bahnanlage sowie dem Bereich zwischen südlicher Baugrenze und Geltungsbereichsgrenze als widmungskonforme Überplanung keine Bedenken bestehen.

Zur Bahnstromleitung:

Die Ausführungen zur Bahnstromleitung werden zur Kenntnis genommen.

Mit den Betreiber*innen der Eisenbahnbetriebsanlagen wurden bahninterne Abstimmungen geführt. Es sind keine Bahnstromfernleitungen im Bereich des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a vorhanden.

E) Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der **Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt** hat sich in der Sitzung vom 09.02.2021 mit der Planung befasst und anliegende Stellungnahme abgegeben (s. Anlage 5).

Stellungnahme:

Zu Wegeverbindung (siehe auch unter B) 9. Wegeführung, C) 1. Bayerische Eisenbahngesellschaft, C) 3. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund):

Die neu entstehende Wegeverbindung vom Querbahnsteig des SFB über den Bahnsteig Gleis 26 zum S-Bahn-Sperrengeschoss wurde im Zuge einer Personenstromanalyse vom 04.04.2019 geprüft. Es werden neue Wegebeziehungen angeboten, die die heutige verwinkelte und wenig attraktive Anbindung behebt. Die neue Wegeverbindung wird im Ergebnis als leistungsfähig bewertet. Sie ist zudem an mehreren Stellen barrierefrei.

Weg zum ZOB:

Die gewünschte Wegeverbindung zum ZOB liegt außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplans. Die Wegeverbindung zum ZOB wird im Bereich des Neubaus SFB durch eine direkte barrierefreie Wegeverbindung vom Querbahnsteig des SFB zur Arnulfstraße verbessert. Die Möglichkeiten des direkten Fußweges zum ZOB wurden bereits im Vorfeld der Beschlussvorlage zum Neubau Hauptbahnhof München vom 14.12.2016 (RIS-Nr. 14-20 / V 07576) auch vor dem Hintergrund eines entsprechenden Änderungsantrags von DIE GRÜNEN eingehend geprüft. Da die Untersuchung jedoch ergab, dass der sogenannte „Skywalk“ in keiner möglichen Variante zu einer relevanten Verkürzung der zurückzulegenden Strecke führt, wurde von den weiteren Planungen Abstand genommen.

Übergang über die Gleise:

Die Einrichtung eines möglichen Übergangs vom Querbahnsteig SFB über die Gleise der Haupthalle zum Holzkirchner Bahnhof ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans. Insofern kann dazu keine Festsetzung getroffen werden.

Der angesprochene Übergang wurde in einer eigenen Machbarkeitsstudie geprüft. Eine Entscheidung über die Errichtung des Steges wird im Rahmen eines eigenen Planfeststellungsverfahrens von DB AG vorbereitet und getroffen. Mittlerweile liegt diese vor, die mit dem Freistaat abgestimmt wurde. Für den Fall der Errichtung eines Übergangs ist die Zugänglichkeit aus Richtung SFB gegeben.

Zur öffentlichen Nutzung Hochpunkt:

Die Umstrukturierung des Hbf München sieht vor, dass die bahnbetrieblichen Nutzungen im neu gestalteten Empfangsgebäude konzentriert werden. In diesem Zuge wird im Bebauungsplan die Möglichkeit eröffnet, im Neubau des SFB ergänzende Nutzungen vorzusehen, die auch den Reisenden zugutekommen, wie z.B. eine Einzelhandelseinrichtung, Dienstleistungen und eine Gastronomie mit Wirtsgarten. Gleichwohl besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass im Neubau des SFB auch soziale Nutzungen untergebracht werden. Entsprechende Anfragen vom Sozialreferat liegen vor, die derzeit von der Bahn geprüft werden. Ob und inwieweit diese Nutzungen Einzug in den Neubau des SFB finden, muss zum jetzigen Zeitpunkt offenbleiben.

Die DB hatte dem Kinder- und Jugendmuseum ein Angebot im Neubau unterbreitet. Dieses Angebot wurde nicht angenommen. Das Kinder- und Jugendmuseum hat in der Zwischenzeit einen neuen Standort in der Nähe der Theresienwiese gefunden.

Zur Anlieferung:

Aufgrund der eingeschränkten räumlichen Möglichkeiten ist ausschließlich die in der Planung vorgesehene Anlieferung möglich. Diese sieht ein Rangieren in die gebäudeintegrierte Anliefer tasche vor.

Mit dem Kreisverwaltungsreferat (jetzt Mobilitätsreferat) wurde abgestimmt, dass das Rangieren und rückwärts Einfahren nur mit Einweisung erfolgen darf. Diese Forderung wird auf Ebene des Bauantrages beauftragt werden. Damit wird die Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gewährleistet.

Zu Abstellflächen für Fahrzeuge:

Es wird auf die Ausführungen zu dem Gesamtkonzept Fahrradabstellplätze im Umfeld des Hbf München verwiesen.

Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradabstellplätze lässt sich aus der Fahrradabstellsatzung nicht ableiten. Gleichsam besteht die Pflicht zur Unterbringung der pflichtigen Kfz-Stellplätze im Neubau SFB. Das Planungskonzept sieht vor, dass die pflichtigen Kfz-Stellplätze mit einem reduziertem Stellplatzschlüssel in der vorgesehenen zweigeschossigen Tiefgarage untergebracht werden. Zusammen mit den sonstigen, funktional notwendigen Flächen (wie z.B. der Anlieferung) sind die Flächen in den Untergeschossen erschöpft, sodass keine Spielräume für weitere Fahrradabstellflächen im Neubau SFB vorhanden sind.

Zur Gestaltung:

Das gesamte Vorhaben des Neubaus des SFB wurde begleitend mit einem Beratergremium abgestimmt, dem auch Mitglieder aus den Bezirksausschüssen des Stadtbezirks 2 und 3 angehörten. Für die Anordnung von funktional notwendigen Zufahrten (Tiefgarage, Anlieferung) und Nebenräumen an der Arnulfstraße gibt es keine andere Lösungsmöglichkeit. Die gewünschten Aufenthaltsqualitäten lassen sich auf Ebene der Bahnsteige umsetzen. Insofern kann dem Wunsch in diesem Bereich entsprochen werden.

Der **Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirks – Maxvorstadt** hat sich in der Sitzung vom 16.03.2021 mit der Planung befasst und anliegende Stellungnahme abgegeben (s. Anlage 6).

Stellungnahme:

Zu Fluchtweg:

Das mögliche Rettungskonzept ist abgestimmt und die Branddirektion wurde im Verfahren beteiligt. Das Konzept wird spätestens im Rahmen der Baugenehmigung bestätigt.

Zu Direktanbindung SFB an S-Bahn:

Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen unter B) 9. Wegeführung, C) 1. Bayerische Eisenbahngesellschaft, C) 3. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und unter E) Stellungnahme des BA 2 verwiesen.

Zu Energiekonzept:

Das Vorhaben wird so geplant, dass der Nachhaltigkeits-Standard „DGNB

Gold“ erreicht wird. Bei diesem Standard wird u.a. auch das Energiekonzept bewertet. Es wird ein Anschluss an die Fernwärme und Fernkälte angestrebt. Durch Photovoltaikanlagen wird die Sonnenenergie genutzt. Diese sind durch die Satzungsbestimmungen und die Projektpläne verbindlich herzustellen. Weitere Maßnahmen zur Erreichung der städtischen Klimaziele 2035 werden in der Selbstverpflichtung als Anlage zu den Projektplänen durch die Vorhabenträgerin verbindlich erklärt.

Der Zertifizierungsgrad beinhaltet auch Kriterien der ökologischen Qualität eines Gebäudes. Insofern wird der Anregung Rechnung getragen.

Die Bezirksausschüsse des 2. und 3. Stadtbezirks haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Das Kommunalreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Mobilitätsreferat, das Baureferat, das Referat für Bildung und Sport, das Gesundheitsreferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Sozialreferat haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Müller, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt A des Vortrages entsprochen werden.
2. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt B des Vortrages entsprochen werden.
3. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt C des Vortrages entsprochen werden.
4. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB (erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung) kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt D des Vortrages entsprochen werden.
5. Den Stellungnahmen der Bezirksausschüsse 2 und 3 kann nur nach Maßgabe des Vortrages unter Punkt E des Vortrages entsprochen werden.
6. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2002a für den Bereich Arnulfstraße südlich zwischen Paul-Heyse-Unterführung und nördlichem Vorplatz (Flurstück 6856/97 Gemarkung München Sektion IV) Plan vom 23.02.2023 und Text und die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
7. Dem Durchführungsvertrag mit Projektplänen und allen Vertragsanlagen wird zugestimmt.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung erst dann gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen, wenn der Durchführungsvertrag wirksam geschlossen wurde.
9. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Entwurf Satzungstext

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a
der Landeshauptstadt München

Arnulfstraße (südlich), zwischen Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und dem
nördlichen Vorplatz auf Flurstück 6856/97 Gemarkung München Sektion IV
- Starnberger Flügelbahnhof –

vom ...

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs.1 und 12 des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1

Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich Arnulfstraße (südlich) zwischen Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und nördlichem Vorplatz (Flst. Nr. 6856/97 Gemarkung München, Sektion 4) wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 23.02.2023, angefertigt vom GeodatenService München am 22.02.2023 und diesem Satzungstext.

§ 2

Art der baulichen Nutzung

- (1) Im festgesetzten Vorhabengebiet sind folgende Nutzungen in folgenden Geschossen entsprechend der beigefügten Schnittskizze zulässig:
 - a) im Erdgeschoss (Ebene E+0): Einzelhandel mit einer maximalen Verkaufsfläche von 1.800 m², Dienstleistung, Gastronomie
 - b) im 1. Obergeschoss (Ebene E+1): Büro, Konferenz, Gastronomie
 - c) im 2. mit 7. Obergeschoss (Ebenen E+2 mit E+7): Büro
 - d) im 8. Obergeschoss / Bereich mit einer maximalen WH 69,9 m (Ebene E+8): Büro
 - e) im 8. Obergeschoss / Bereich mit einer maximalen FH 35,5 m (Ebene E+8): Technik
 - f) im 9. mit 15. Obergeschoss (Ebenen E+9 mit E+15): Büro
 - g) im 16. Obergeschoss (Ebene E+16): Öffentlich zugängliche Gastronomie
 - h) im 17. Obergeschoss (Ebene E+17): Technik

(2) Im festgesetzten Vorhabengebiet sind in den Untergeschossen (E-Z, E-1) im Bauraum und im festgesetzten Bereich baulicher Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) folgende Nutzungen zulässig:

- a) Untergeschosse Ebenen E-Z und E-1:
 - Technik-, Keller-, Müll-, Neben- und Lagerräume
 - Tiefgarage mit Kfz-Stellplätzen
- b) zusätzlich im Untergeschoss Ebene E-Z:
 - Anlieferung

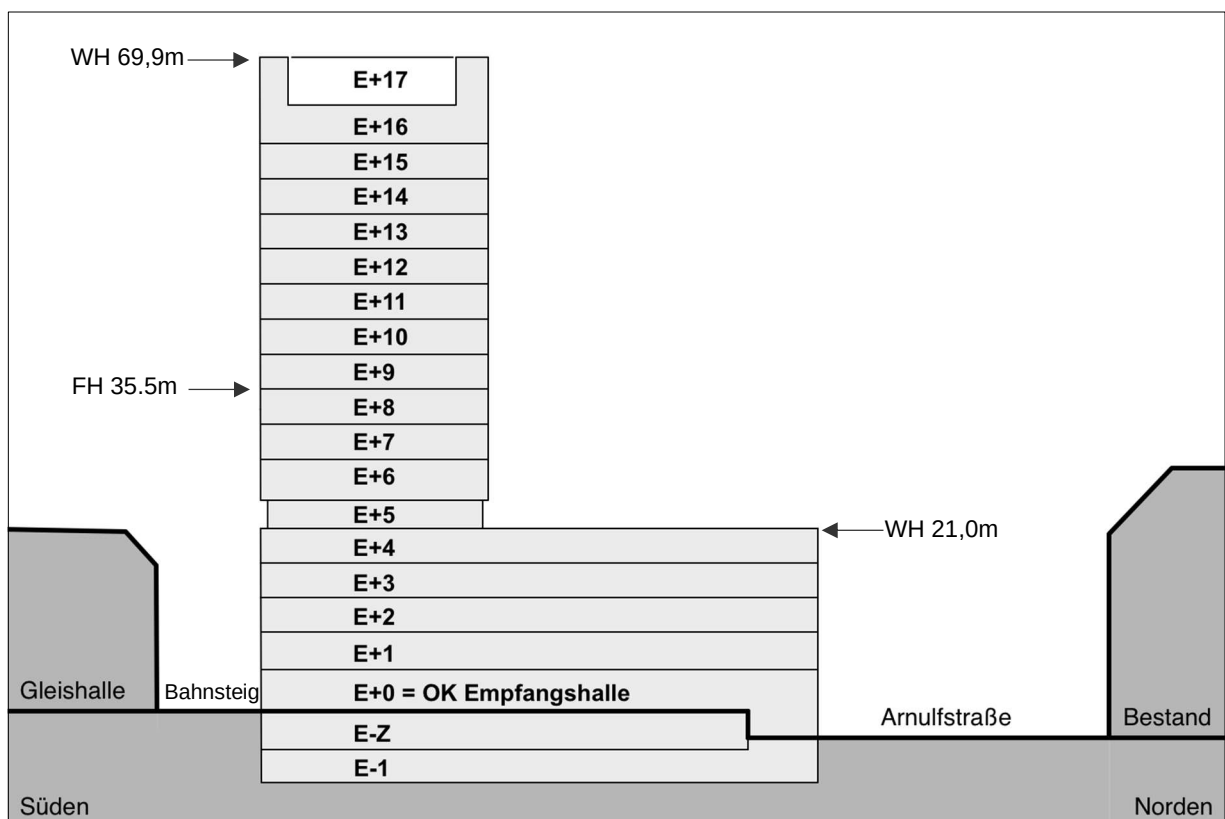


Abbildung: Schnittskizze

Quelle: Stadtplanung Breunig

§ 3

Maß der baulichen Nutzung

- (1) Bei der Ermittlung der Geschossfläche (GF) sind Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen sowie Technikflächen in der Ebene E+8 einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände ganz mitzurechnen.
- (2) Von den im Plan festgesetzten Abgrenzungen unterschiedlicher Höhenentwicklung kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

§ 4

Baugrenzen, Baulinien

- (1) Die südliche Baugrenze kann ab dem 2. Obergeschoss durch eine vorgehängte Fassade auf ganzer Länge um maximal 0,3 m überschritten werden.
- (2) Die westliche Baugrenze und westliche Baulinie kann ab dem 2. Obergeschoss durch eine vorgehängte Fassade auf ganzer Länge um maximal 0,7 m überschritten werden.

§ 5

Unter- und Überbauungen

- (1) In den baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) sind ausschließlich die nach § 2 Abs. 2 der Satzung zulässigen Nutzungen zulässig.
- (2) Der Durchgang unter der festgesetzten Überbauung ist mit einer lichten Höhe von mindestens 6,50 m auszuführen.
- (3) Im nordöstlichen Teil des Geltungsbereiches ist im Erdgeschoss (§ 2 Abs. 1 a der Satzung) auch außerhalb des Bauraumes ein Wirtsgarten zulässig.

§ 6

Höhenlage Gebäude

Die festgesetzten Wand- und Firsthöhen von Gebäuden beziehen sich auf die Höhenkote 521,0 m ü. NHN.

§ 7

Abstandsflächen

Es gelten die Abstandsflächentiefen, die sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung ergeben.

§ 8

Dachaufbauten

- (1) Dachaufbauten und technische Anlagen, die über die realisierten Wandhöhen hinausreichen, sind nicht zulässig.
- (2) Abweichend von Abs. 1 sind auf dem Dach im Bereich des Bauraums, für den eine Wandhöhe von 21 m als Höchstmaß festgesetzt ist, Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie und technische Dachaufbauten bis zu einer Höhe von maximal 1,4 m über der realisierten Wandhöhe zu errichten. Sie sind mindestens um das die realisierte Wandhöhe übersteigende Maß von den Gebäudeaußenkanten abzurücken. Des Weiteren sind Anlagen zur Nutzung der Strahlungsenergie auch auf den Dächern von technischen Anlagen zulässig.
- (3) Abweichend von Abs. 1 sind Befahranlagen zulässig.

- (4) Auf der Ebene E+5 (Gebäudeteil WH 21,0 m) sind Dachterrassen mit einer Fläche von insgesamt maximal 180 m² zulässig. Absturzsicherungen dürfen die realisierte Wandhöhe überschreiten, sind aber mindestens um das die realisierte Wandhöhe übersteigende Maß von den Gebäudeaußenkanten abzurücken.
- (5) Antennen, Satellitenempfangsanlagen sowie Mobilfunkanlagen sind an den Fassaden des Gebäudes unzulässig. Antennen und Satellitenempfangsanlagen sind nur im obersten Geschoss E+17 zulässig.

§ 9

Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung und innerhalb des Bauraumes zulässig. Werbeanlagen müssen sich in Anordnung, Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialwahl in die Architektur des Gebäudes und in das Straßen- und Ortsbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren.
- (2) Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselwerbeanlagen und sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig.
- (3) Werbeanlagen sind ausschließlich parallel, horizontal und senkrecht zur Fassadenfläche zulässig.
- (4) Werbeanlagen sind ausschließlich an den Fassaden des Erdgeschosses und/oder des 1. Obergeschosses (§ 2 Abs. 1 a und b der Satzung) in Form von Firmennamen in Einzelbuchstaben und/oder Firmenlogos bis zu einer maximalen Höhe von 0,80 m zulässig.
- (5) Je Gebäudeseite ist eine Werbeanlage in Form eines Logos „DB“ im Bereich der Fassaden des 16. Obergeschosses E+16 und/oder des 17. Obergeschosses (§ 2 Abs. 1 g und h der Satzung) bis zu einer maximalen Höhe von 5,5 m zulässig.

§ 10

Stellplätze für Kfz, Gemeinschaftstiefgaragen, Grundstückszu- und -ausfahrten

- (1) Die nach Art. 47 BayBO erforderlichen Kfz-Stellplätze werden mit 121 Stellplätzen festgesetzt. Diese sind in den Untergeschossen innerhalb des Bauraums und der Umgrenzung „Bauliche Anlage unter der Geländeoberfläche“ (§ 2 Abs. 2 a der Satzung) unterzubringen.
- (2) Für die Einzelhandelsnutzung sind maximal 28 Stellplätze in den Untergeschossen zulässig.
- (3) Die Tiefgaragenzu- und -ausfahrt ist in das Gebäude zu integrieren.
- (4) Die Entlüftung und Entrauchung der Tiefgarage ist in das Gebäude zu integrieren und über Dach zu führen.

§ 11

Fahrradabstellanlagen

Die nach der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München in der jeweils geltenden Fassung erforderlichen Fahrradabstellplätze werden mit 160 Abstellplätzen festgesetzt.

§ 12

Grünordnung

- (1) Flachdächer und flach geneigte Dächer, die nicht mit einer anderen zulässigen Nutzung belegt sind, sind zu begrünen. Hierfür ist eine durchwurzelbare Mindestsubstratschichtdicke von mindestens 20 cm (ohne Dränschicht) vorzusehen.
- (2) Von der Begrünung ausgenommen sind teil- und volltransparente Hofüberdachungen, notwendige technischer Anlagen und nutzbare Dachterrassen.
- (3) Die oberste Dachfläche auf dem Gebäudeteil mit Wandhöhe WH 21 m ist mit Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie in Kombination mit extensiver Dachbegrünung zu errichten. Diese Kombination soll flächenmäßig übereinander (d. h. in Form einer extensiven Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm, die durchlaufend unter der jeweiligen Anlage zur Nutzung solarer Strahlungsenergie vorgesehen ist) erfolgen.
- (4) Das anfallende Niederschlagswasser ist in den Mischwasserkanal einzuleiten.

§ 13

Artenschutz

- (1) Glasflächen sowie spiegelnde oder transparente Elemente (ab 3,00 m²) sind wirksam gegen Vogelschlag zu sichern.
- (2) Für Außenbeleuchtungen sind im Vorhabengebiet ausschließlich nichtfängige Niedervolt-Beleuchtungsanlagen zulässig, die aufgrund der Wellenlänge, der Farbtemperatur, der Konstruktionsweise, der Leuchtpunkthöhe und des Abstrahlwinkels für nachtaktive Tiere unschädlich sind.

§ 14

Lärmschutz

Schallschutzgutachten

- (1) Mit Einreichung des Bauantrags ist ein Schallschutzgutachten zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen an den Schallschutz vorzulegen.
- (2) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Büroräumen sind technische Vorkehrungen nach der DIN 4109 (in der baurechtlich eingeführten Fassung), Schallschutz im Hochbau zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagengeräuschen vorzusehen. Notwendige Lüftungseinrichtungen sind beim Nachweis des Schallschutzes nach DIN 4109 zu berücksichtigen und so zu bemessen, dass das resultierende Schalldämm-Maß

gemäß DIN 4109 nicht verschlechtert wird.

- (3) An den Nord-, West- und Ost-Fassaden sind schutzbedürftige Büroräume mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten, sofern diese nicht über ein Fenster an der dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel < 65 db(A)) belüftet werden können.

§ 15

Inkrafttreten

Der Bebauungsplan tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Absatz 3 BauGB in Kraft.

Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung Nr. 2002a

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Planungsanlass.....	50
2. Ausgangssituation	51
2.1 Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse.....	51
2.2 Rechtliche Ausgangslage, Parallele Verfahren, Planungsvorgaben	53
2.2.1 Planungsrechtliche Ausgangslage.....	53
2.2.2 Planfeststellungsverfahren, Flügel Arnulfstraße.....	53
2.2.3 Ensemble- und Denkmalschutz	56
2.2.4 Planungsstand	57
2.2.5 Rahmenvereinbarung	59
2.2.6 Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan.....	59
2.2.7 Zentrenkonzept.....	59
2.2.8 Einleitungsbeschluss, beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB	60
2.2.9 Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München	61
2.3 Städtebauliche und grünplanerische Bestandsanalyse	61
2.3.1 Städtebauliches Umfeld, stadträumliche Situation, Nutzungen	61
2.3.2 Naturhaushalt, Vegetation, Fauna, Erholung.....	62
2.3.3 Verkehrliche Erschließung	64
2.3.4 Soziale Infrastruktur, Kinder- und Jugendmuseum.....	65
2.3.5 Technische Infrastruktur	65
2.3.6 Vorbelastungen.....	66
3. Planungsziele	68
4. Übergeordnetes Planungskonzept / Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof	68
5. Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a.....	70
5.1 Art der baulichen Nutzung	70
5.2 Maß der Nutzung, Höhenentwicklung.....	72
5.3 Abstandsflächen.....	74
5.4 Dachform und Dachaufbauten	74
5.5 Über- und unterbaubare Grundstücksfläche.....	75
5.6 Werbeanlagen.....	77
5.7 Grünordnung.....	78
5.8 Erschließung	79

5.8.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	79
5.8.2	Fahrradabstellplätze	83
5.8.3	Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)	83
5.8.4	Wegeverbindungen	83
5.9	Brandschutz	84
5.10	Lärmschutz	85
5.10.1	Verkehrslärm (Immissionen auf das Planungsgebiet)	85
5.10.2	Reflexionen durch das Vorhaben auf die Umgebung	86
5.10.3	Anlagenlärm (Emissionen auf die Umgebung)	86
5.10.4	Anlagenlärm (Immissionen auf das Planungsgebiet)	87
5.10.5	Auswirkung Verkehrslärm des Vorhabens auf die Nachbarbebauung	87
5.10.6	Fazit	88
5.11	Erschütterungen und Sekundärluftschall	88
5.12	Elektromagnetische Felder	88
5.13	Hydrogeologie, Grundwasseraufstau, Versickerung	88
5.14	Windkomfort	89
5.15	Lufthygiene	90
5.16	Energiekonzept/Mobilitätskonzept	90
5.17	Planerische Schnittstellen	91
6.	Auswirkungen der Planung	91
7.	Nachhaltigkeit und Inklusion	92
8.	Sozialgerechte Bodennutzung	93
9.	Daten zum Bebauungsplan	93

1. Planungsanlass

Anlass des eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens ist die Errichtung eines Bürogebäudes mit ergänzenden Nutzungen (u.a. Einzelhandel, Gastronomie) auf dem Standort des Starnberger Flügelbahnhofs.

Dieses Gebäude ist Bestandteil des Münchner Hauptbahnhofs und eine der Maßnahmen zur Revitalisierung des gesamten Standortes. Die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit des gesamten Münchner Hauptbahnhofs als zentrale Schnittstelle im internationalen, nationalen und regionalen Reiseverkehr soll gesteigert werden. Die Deutsche Bahn AG (DB) beabsichtigt mit der Gesamtmaßnahme eine den heutigen Ansprüchen entsprechende Mobilitätsdrehscheibe, die durch zusätzliche bahnunabhängige Einzelhandels- und Büronutzungen ergänzt wird, zu errichten.

Mit Errichtung der 2. Stammstrecke ist ein neues Zugangsbauwerk erforderlich, das die Erschließung der neuen Station in Tieflage sowie die Verknüpfung zu den S- und U-Bahnlinien herstellt. Hierfür ist der Abriss des Empfangsgebäudes notwendig.

Damit kann die Umstrukturierung des Bereiches des Hauptbahnhofs als Gesamtmaßnahme entwickelt werden. Erforderliche umfangreiche Abbrüche von Bestandsgebäuden und die Errichtung neuer Gebäudeteile zum Beispiel auch das neue Bürogebäude am Standort des Sarnberger Flügelbahnhofs modernisieren und stärken den Münchner Hauptbahnhof. Vom Abriss betroffen ist auch das in der Denkmalliste eingetragene Gebäude des bestehenden Sarnberger Flügelbahnhofs an der Arnulfstraße.

Für die Errichtung des neuen Bürogebäudes am Sarnberger Flügelbahnhof hat die DB Station&Service AG als Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 12.03.2018 den Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung und Abschluss eines Durchführungsvertrages nach § 12 Baugesetzbuch (BauGB) für das Baugebiet "München Hbf, Neubau Gebäude Sarnberger Flügelbahnhof" gestellt.

Das Projekt wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin vom Architekturbüro Auer Weber Assoziierte GmbH, München (Auer Weber) entwickelt. Anstelle des derzeitigen Sarnberger Flügelbahnhofs ist die Errichtung eines fünfgeschossigen Basisgebäudes entlang der Arnulfstraße geplant, das im südwestlichen Bereich einen Hochpunkt mit 17 Geschossen und max. 69,90 m Höhe ab Oberkante des Bahnsteigs 521,0 m über Normalhöhennull (NHN) erhalten soll. In dieser Kubatur ist auch die Gebäudetechnik angeordnet. In dem Gebäude sind als Nutzungen Büro, auf Ebene der Gleishalle auch Einzelhandel und Gastronomie vorgesehen. Im obersten Geschoss des Hochpunktes wird eine öffentlich zugängliche gastronomische Nutzung angeboten.

2. Ausgangssituation

2.1 Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse

Das insgesamt ca. 5.487 m² große Planungsgebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a befindet sich im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt. Im Norden grenzt unmittelbar der 3. Stadtbezirk Maxvorstadt an.

Der Planungsumgriff setzt sich aus dem räumlichen Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans (Vorhabengebiet) und weiteren Flächen zusammen. Davon sind ca. 4.812 m² (derzeit noch) eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen (bestehender Sarnberger Flügelbahnhof) und rund 675 m² öffentliche Straßenverkehrsfläche der Arnulfstraße (Flurstück (Flst.) Nr. 6780 Gemarkung München, Sektion IV).

Das Vorhabengebiet umfasst eine Fläche von ca. 4.181 m². Es setzt sich aus den von der Bahnnutzung freizustellenden Teilflächen der Flst. Nrn. 6803/1, 6856/13, 6856/97, 6856/100 sowie 6856/136 Gemarkung München, Sektion IV zusammen. Die weiteren Teilflächen im Planungsumgriff umfassen mit den Flst. Nrn. 6803, 6803/1, 6856, 6856/13, 6856/97, 6856/98, 6856/100 und 6856/136 jeweils

Gemarkung München, Sektion IV eine Fläche von 631 m² und sind bahnrechtlich gewidmet. Diese Teilflächen werden in den Geltungsbereich aufgenommen, um die bauliche Anbindung des Vorhabens an den Neubau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes planungsrechtlich zu ermöglichen.

Die Teilfläche aus Flst. Nr. 6780 Gemarkung München, Sektion IV (öffentlicher Straßengrund) wurde in den Geltungsbereich aufgenommen, da eine planungsrechtliche Anpassung (Anpassung der Straßenbegrenzungs-/Baulinie) erforderlich ist.



Abbildung: Luftbild mit Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung (Quelle Luftbild: Landeshauptstadt München)

Sie befindet sich im Eigentum der Landeshauptstadt München und ist als öffentliche Straße gewidmet und hergestellt. Die übrigen Grundstücke befinden sich im Eigentum bzw. in der Verfügungsberechtigung der DB Station&Service AG.

2.2 Rechtliche Ausgangslage, Parallele Verfahren, Planungsvorgaben

2.2.1 Planungsrechtliche Ausgangslage

Planungsrechtlich ist das Bebauungsplangebiet differenziert zu beurteilen. Die Flächen innerhalb des Planungsgebietes sind mit Ausnahme der Straßenverkehrsfläche (Arnulfstraße) eisenbahnrechtlich gewidmet und dienen dem Bahnbetrieb. Die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmt sich nach Fachplanungsrecht bzw. nach Planfeststellungen (u.a. nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)).

Der Fachplanungsvorbehalt bewirkt mit dem durch § 38 Satz 1 BauGB angeordneten Planrechtsvorrang, dass gemeindliche Bebauungspläne und sonstige Bauvorhaben nur insoweit rechtmäßig sind, als sie die Fachplanung nicht beeinträchtigen.

Für die außerhalb der Bahnflächen liegenden Bereiche besteht ein einfacher, nach dem ehemaligen Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleiteter Bebauungsplan, der entlang der Arnulfstraße innerhalb der Straßenverkehrsfläche eine Baulinie festsetzt. Diese muss entsprechend dem bestehenden Ausbauzustand der Verkehrsfläche angepasst werden und das bestehende Bauliniengefüge aufgehoben werden. Das Planungsgebiet ist planungsrechtlich bislang nach § 34 BauGB zu beurteilen.

Die Grenze des Geltungsbereiches des Vorhaben- und Erschließungsplanes (Vorhabengebiet) liegt nach aktueller Rechtslage innerhalb eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen. Die Freistellung der zu entwickelnden Flächen von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG ist Voraussetzung für die angestrebte Überplanung und den Übergang in die Planungshoheit der Landeshauptstadt München. Die Freistellung wiederum setzt die Planfeststellung zum Rückbau und zur Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs und somit die bauliche Änderung der eisenbahnbezogenen Nutzungen nach § 18 AEG voraus. Die Planfeststellung zum Rückbau und zur Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs liegt seit April 2022 vor. Der Antrag auf Freistellung wurde beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt.

Die Freistellung des Geltungsbereichs des Vorhabengebiets von Bahnbetriebszwecken ist die formale Voraussetzung für den Übergang der Planungshoheit vom Fachplanungsrecht in die kommunale Planungshoheit der Landeshauptstadt München.

2.2.2 Planfeststellungsverfahren, Flügel Arnulfstraße

Die vorgesehene Umgestaltung des Hauptbahnhofs München steht in einem planerischen Gesamtzusammenhang zur städtebaulichen Entwicklung des Bereiches rund um den Münchner Hauptbahnhof sowie zur Erhöhung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs.

Diese Zielsetzung ist eingebunden in verkehrsfunktionale Rahmenbedingungen für die Stadt München.

Zur Umsetzung wird zeitlich parallel und planerisch abgestimmt das Planfeststellungsverfahren zur Umgestaltung des Münchner Hauptbahnhofs mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung synchronisiert. Die Synchronisation der

Verfahren fand Eingang in der zwischen der DB Station&Service AG und der Landeshauptstadt München am 27.03.2017 geschlossenen Rahmenvereinbarung.

Eine Planungs- und Bauzeitensteuerung aller Projekte um den Hauptbahnhof München soll ermöglichen, die Verfahren parallel durchzuführen, aufeinander abzustimmen und dadurch im Ergebnis die Gesamtbauzeit zu minimieren.

Planfeststellungsverfahren

Für die Gesamtmaßnahme des Hauptbahnhofs München ist neben dem Bebauungsplanverfahren nach BauGB für den Starnberger Flügelbahnhof parallel bzw. als Voraussetzung des Bebauungsplanverfahrens auch ein Verfahren zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 AEG erforderlich.

Zur Bewältigung sachgerechter Themenfelder, wie der hier vorliegenden komplexen Planung, ist eine Abschnittsbildung der einzelnen Teilbereiche erforderlich. Sie soll der praktikablen Handhabung der mit der planerischen und verfahrensrechtlichen Abschichtung einhergehenden Konflikt- und Problembewältigung dienen und einer sach- und fachgerechten Abwägung Rechnung tragen.

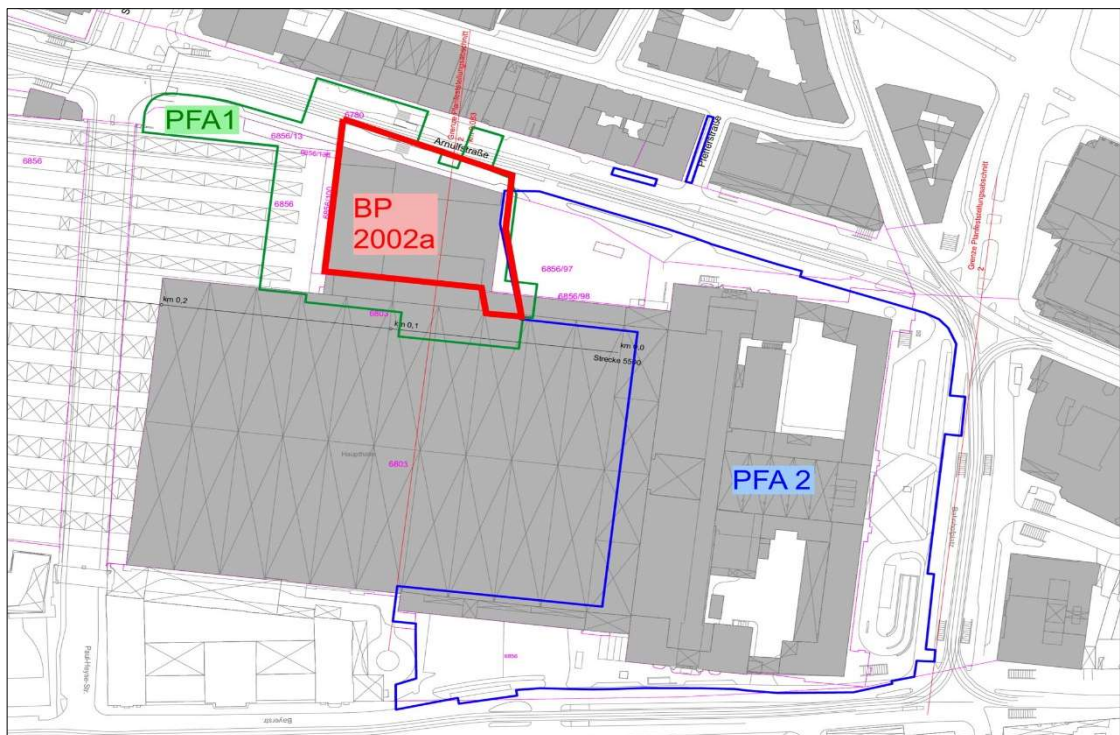


Abbildung: Überlagerung Geltungsbereiche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a (rot), PFA1 (grün) und PFA 2 (blau)
(Quelle: Auer Weber Assoziierte GmbH)

Die DB Station&Service AG hat hierzu den Antrag auf Planfeststellung nach AEG in zwei Planfeststellungsabschnitten (PFA 1 und PFA 2) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht:

- **PFA 1:** Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofes

- **PFA 2:** Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau

Der Antrag zum PFA 1 beinhaltet insbesondere den Rückbau und die Anpassung der Eisenbahnanlage des Sarnberger Flügelbahnhofs. Der Beschluss ist seit Oktober 2022 bestandskräftig. Im Mai 2022 wurde eine Tektur dieser Planfeststellung erforderlich, die beim EBA bereits eingereicht wurde. Bedingt ist die Tektur u.a. durch die Umverlegung eines Mischwasserkanals DN 1300, der derzeit unter dem bestehenden Sarnberger Flügelbahnhof verläuft und zukünftig außerhalb des Neubaus verlaufen soll. Der Planänderungsbescheid vom Eisenbahn-Bundesamt liegt seit 17.02.2023 bestandskräftig vor.

Nach der Planfeststellung wurde die Freistellung des bestehenden Sarnberger Flügelbahnhofs von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG beantragt. Der Satzungsbeschluss kann erst nach Vorliegen der Freistellung herbeigeführt werden. Diese Freistellung eröffnet die Möglichkeit, die Flächen einer kommunalen Planung zuzuführen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofs erfolgen dann auf Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a nach § 12 BauGB.

Der zweite Abschnitt beinhaltet die Errichtung des neuen Empfangsgebäudes mit Randbauten und Vorplätzen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a umfasst im wesentlichen Flächen, die i.S.d. § 18 AEG planfestgestellt, für Bahnbetriebszwecke gewidmet sind und somit derzeit der Fachplanungshoheit des EBA unterstellt sind.

Nur für die Flächen, die keine Bahnanlagen sind, d.h. keine bahnlichen oder bahnbetrieblichen Nutzungen aufweisen oder die ein Freistellungsverfahren durchlaufen haben und somit von Bahnnutzungen dauerhaft freigestellt wurden oder werden, hat die Landeshauptstadt München ab dem Zeitpunkt der Freistellung die Planungshoheit inne. Diejenigen Flächen, die weiterhin einer bahnrechtlichen Widmung unterliegen, können durch die Landeshauptstadt München zwar überplant werden, jedoch nur im Einklang mit der bahnrechtlichen Widmung. Dies bedeutet, dass die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen innerhalb der im Planteil dargestellten Flächen für Bahnanlagen nicht im Konflikt mit dem Bahnbetrieb stehen und eine Nutzung oder eine Ausübung als Bahnanlage nicht ausgeschlossen ist. So kann der zum Betrieb des Hauptbahnhofs zunächst weiter notwendige Entwässerungskanal erhalten bleiben, bis im Zuge des Abrisses dieser verlegt und insgesamt neu auf Bahngrund errichtet wird. Die bauliche Umsetzung des Neubaus des Sarnberger Flügelbahnhofs soll nach derzeitigem Kenntnisstand ab 2024 erfolgen.

Erweiterter Umgriff des Einleitungsbeschlusses Nr. 2002a - Flügel Arnulfstraße

Im Bereich zwischen dem Kreuzungsbereich Arnulfstraße/Paul-Heyse-Straße und dem Planungsgebiet wird derzeit für nicht vorhabenbedingte Fahrradabstellplätze die Errichtung einer Fahrradparkanlage (Bike&Ride) untersucht. Zusätzliche Abstellmöglichkeiten - zeitnah oder für die Zukunft - wie z. B. in der Fußgängerunterführung Seidlstraße/Arnulfstraße werden parallel untersucht. Beide Bereiche liegen außerhalb

des nunmehr fortzuführenden Planungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2002a und sind deshalb nicht Teil des gegenständlichen Verfahrens.

2.2.3 Ensemble- und Denkmalschutz

Das bestehende Bahnhofsgebäude des Starnberger Flügelbahnhofs wurde im Jahr 2010 im Sinne des Art. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) in die Liste der Denkmäler aufgenommen.

Auszug aus der Denkmalliste:

D-1-62-000-8548 Arnulfstraße 3 – Starnberger Flügelbahnhof -

„Starnberger Flügelbahnhof, zweigeschossiges Empfangsgebäude mit kolossaler Pfeilerhalle und Freitreppe, Schalterhalle und Querbahnsteig mit Oberlichtern, im Stil des Neuklassizismus, vom Hochbaudezernat der Bundesbahndirektion München unter Leitung von Heinrich Gerbl, 1949/50.“

Das Projekt setzt auf das freigestellte und unbebaute Areal des Starnberger Flügelbahnhofs auf. Die planfestgestellten Maßnahmen zum Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs mit den Veränderungen der nicht denkmalgeschützten Überdachungen des Querbahnsteiges und der Randbebauung, die bauliche Anpassung in den Untergeschossen sowie die geringen baulichen Anpassungen der ebenfalls denkmalgeschützten Gleishalle sind vollzogen. Die abschließende denkmalrechtliche Zulässigkeit zum Rückbau des Bestandsgebäudes Starnberger Flügelbahnhof wurde gemäß des Antrags der DB Station&Service AG auf Planfeststellung (PFA 1 - Rückbau des bestehenden Starnberger Flügelbahnhofs) und Änderung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage sowie der Anpassung von Bahnanlagen durch das EBA entschieden (Planfeststellungsbeschluss vom 14.04.2022).

Eine separate denkmalrechtliche Erlaubnis nach Art. 6 BayDSchG ist nicht erforderlich, wenn – wie hier – der Rückbau des Starnberger Flügelbahnhofs Gegenstand eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18 AEG, 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist. Hierbei handelt es sich um ein besonders ausgestaltetes Verfahren, das der öffentliche Planungsträger zur Erlangung einer alle tangierenden Rechtsbereiche umfassenden Genehmigung, des Planfeststellungsbeschlusses, durchlaufen muss. Dem vom EBA erteilten Planfeststellungsbeschluss kommt daher Konzentrationswirkung zu, d.h. dieser ersetzt die sonst vorgesehene denkmalrechtliche Erlaubnis. Die Denkmalfachbehörden sowie die Landeshauptstadt München als untere Verwaltungsbehörde sind als Träger öffentlicher Belange sowohl am eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren als auch im Bebauungsplanverfahren beteiligt. Aus diesen Gründen ist die Frage des Denkmalschutzes in diesem Verfahren nicht zu vertiefen.

Im unmittelbaren Umfeld sind weitere eingetragene Einzeldenkmäler vorzufinden:
Hauptbahnhof Gleishalle

D-1-62-000-8549 Arnulfstraße 1a; Bayerstraße 10a; Arnulfstraße 1; Bahnhofplatz 2; Bayerstraße 10; Bayerstraße 10a; - Hauptbahnhof -; „Gleishalle des Münchner Hauptbahnhofs, weit gespannte, zweischiffige Halle mit je 70 m Breite,

Stahlkonstruktion mit quer zu den Gleisen liegenden im Querschnitt trapezförmigen Kastenträgern und seitlich angelehnten Oberlichtern, Seitenwände in der oberen Zone verglast, nach Entwurf der Firmen Krupp, Rheinhausen, und Maurer & Söhne, München, unter Leitung von Franz Hart, 1958-60.“

D-1-62-000-9982 Bahnhofplatz 2;

„Relief über dem Haupteingang zum Hauptbahnhof vom Bahnhofplatz, eloxierte Aluminiumplatten in Grau- und Blautönen, räumlich gestaffelt in abstrakten Formen, beleuchtbar, von Rupprecht Geiger, 1951 entworfen, Ende 1950er realisiert; zugehörig Uhr, von Lenz Geiger, Ende 1950er.“

Ehemaliges Verkehrsministerium

D-1-62-000-404 Arnulfstraße 9, 11 und 13;

„Ehem. Verkehrsministerium (Teilstück), jetzt zur Bundesbahndirektion gehörig, langgestreckter, leicht konkaver neubarocker Tuffsteinbau mit plastischer Gliederung und Mansardwalmdach, von Karl Hocheder d.Ä., 1911-16; siehe Hopfenstraße 10.“

Bodendenkmäler

Das nächstgelegene Bodendenkmal (Nr. D-1-17835-0414) befindet sich ca. 500 m östlich des Geltungsbereichs als flächendeckendes Bodendenkmal als „Untertägige spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich der zweiten Stadterweiterung von München“.

Innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung sind keine Bodendenkmäler verzeichnet. Aufgrund der schon vorhandenen Bestandsbebauung ist davon auszugehen, dass keine ungestörten Bereiche innerhalb des Geltungsbereichs vorhanden sind. Dies trifft insbesondere für den ehemals an dieser Stelle befindlichen Salzstadel zu, der nicht unterkellert war. Aufgrund dieses Umstandes ist von einer ehemals vollständigen Beseitigung im Rahmen der Folgebebauung mit den ersten Bahnhofsgebäudeteilen auszugehen.

2.2.4 Planungsstand

Auf Grundlage durchgeführter Planungswettbewerbe wurde bereits am 25.04.2007 der Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002 - Hauptbahnhof München - für den Bereich Arnulfstraße südlich zwischen Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und nördlichem Vorplatz (Flst. Nr. 6856/97 Gemarkung München, Sektion 4) gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09831). Das Planungsgebiet des Aufstellungsbeschlusses umfasst dabei die Gesamtmaßnahme „Neubau Hauptbahnhof München“ unter Teiländerung der angrenzenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 41 b und c, Nr. 1589 und Nr. 1756.

Aufbauend auf dem Ergebnis des letzten Ideen- und Realisierungswettbewerbes wurden durch die DB Station&Service AG mehrere Konzeptionen für die Gesamtmaßnahme geprüft und mit der Landeshauptstadt München diskutiert. Deren Ergebnisse mündeten in einem überarbeiteten Baukonzept des Büros Auer Weber. Das überarbeitete Konzept verfolgt die ganzheitliche Betrachtung des

Hauptbahnhofs mit der Gleishalle, dem Empfangsgebäude, den Randbauten und dem Starnberger Flügelbahnhof als eine unverwechselbare Gesamtfigur. Der Hauptbahnhof symbolisiert in seiner Gesamtheit das Eingangstor in die Stadt und soll auch über die Höhenentwicklung von außen wahrgenommen werden. Für den Starnberger Flügelbahnhof wurde hierzu ein Hochpunkt entwickelt, der den Anfang und Endpunkt der Stadtkante entlang der Bahnachse bilden wird.

Am 29.04.2015 hat die Vollversammlung des Stadtrats (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553) diesem überarbeiteten Konzept von Auer Weber für den Münchner Hauptbahnhof einschließlich des Starnberger Flügelbahnhofs mit dem entwickelten Hochpunkt grundsätzlich zugestimmt. Die DB Station&Service AG wurde gebeten, auf dieser Grundlage die weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren in die Wege zu leiten und das Projekt in der Kommission für Stadtgestaltung vorzustellen.

Die Kommission für Stadtgestaltung hat in ihrer Sitzung am 02.02.2016 die vorgestellten Planungen des Büros Auer Weber unter Berücksichtigung eines Hochpunktes beim Neubau Starnberger Flügelbahnhof zustimmend zur Kenntnis genommen. Dabei wurde empfohlen, die weitere Maßnahme durch eine Beratungsgruppe zu begleiten. Das Gremium, bestehend aus Mitgliedern des Stadtrats, Vertretungen der Architektenschaft, des Denkmalschutzes sowie der Bauherrenschaft und Mitgliedern der Verwaltung, soll beratend die weitere Konkretisierung des Städtebaus des Gesamtprojektes Hauptbahnhof (z.B. Kubatur, Höhenentwicklung und Nutzungsarten) und des Hochpunktes (z. B. Fassadengestaltung) sowie der begleitenden Neuordnung des Umfeldes unterstützen. Die Kommission für Stadtgestaltung gibt der DB im Weiteren auf, „die oberste Hochhausetage teilweise einer öffentlichen Nutzung zugänglich zu machen und damit der Öffentlichkeit einen Blick über die Landeshauptstadt zu gewährleisten“ [Auszug aus dem Sitzungsprotokoll der Kommission für Stadtgestaltung vom 02.02.2016].

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen und der Überarbeitung des Entwurfes unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Kommission und des Beratergremiums hat sich der Gebäudeentwurf in seiner städtebaulichen und architektonischen Gestaltung in einigen Punkten geändert. Der Baukörper des Starnberger Flügelbahnhofs ist jetzt als integraler Bestandteil der architektonischen und gestalterischen Gesamtfigur des neuen Münchner Hauptbahnhofs entwickelt worden. Diese Veränderungen wurden in der Sitzung der Kommission für Stadtgestaltung am 10.10.2017 nochmals vorgestellt. Die Kommission hat das Ergebnis der Überarbeitung mit großer Zustimmung zur Kenntnis genommen.

Das Ergebnis der Überarbeitung des Entwurfs von Auer Weber bildet die planerische Grundlage für den vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a (Starnberger Flügelbahnhof). Die Umsetzung des Neubaus des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof erfolgt weiterhin auf Grundlage des Planfeststellungsverfahrens (PFA 2). Die Fortführung des Bebauungsplanverfahrens für diesen Bereich ist nicht notwendig.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat mit Beschluss vom 13.06.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11871) die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a beschlossen. Diese Beschlussvorlage diente der Information über die Verfahren zur Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof, qualifizierte die Ziele der vorherigen Beschlüsse und stellte das Projekt mit dem neuen Bürogebäude mit Einzelhandel, Gastronomie, öffentlicher Nutzung und einer Höhenentwicklung bis zu 69,90 m auf den Standort des Starnberger Flügelbahnhofs vor.

2.2.5 Rahmenvereinbarung

Zur Gewährleistung eines reibungslosen Ablaufs der Gesamtmaßnahme (Neubau Starnberger Flügelbahnhof und Neubau Empfangsgebäude) wurde seitens der DB Station&Service AG und der Landeshauptstadt München am 27.03.2017 eine Rahmenvereinbarung geschlossen.

Diese regelt u.a. die Synchronisation der Verfahren und Vorhaben, die zeitlich abgestimmte Errichtung des Neubau Empfangsgebäude mit dem Neubau Starnberger Flügelbahnhof und die Einrichtung einer Projektsteuerung und beinhaltet Aussagen zu Nutzungsbindungen, wie u.a. die öffentliche Nutzung im obersten Geschoss des neuen Bürogebäudes am Starnberger Flügelbahnhof, Anzahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Der Stadtrat hat den Inhalten der Rahmenvereinbarung zuvor in der Vollversammlung vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07576) zugestimmt.

2.2.6 Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan

Der Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) stellt im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a „Bahnflächen“ dar, überlagert mit „vorrangigen Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“.

Das Planungsgebiet wird im Süden, Westen und Osten umschlossen von Bahnanlagen. Im Norden grenzt ein Kerngebiet (MK) an.

2.2.7 Zentrenkonzept

Der Hauptbahnhof verfügt über eine integrierte Lage im 2. Stadtbezirk Ludwigvorstadt-Isarvorstadt, gekoppelt mit einer herausragenden infrastrukturellen Bedeutung. Die Nähe zur Fußgängerzone und zu den innerstädtischen großen Waren-/Kaufhäusern binden den Standort gut in das innerstädtische Einzelhandelsgefüge ein.

Das direkte Standortumfeld ist gewerblich geprägt mit Schwerpunkten Lebensmittelhandwerk, Hotellerie, Gastronomie und diversen Dienstleistungsbetrieben. Die Verbindung zur Fußgängerzone in der Kaufingerstraße/Neuhauser Straße erfolgt fußläufig über die Schützenstraße und Prielmayerstraße mit anschließender Über-/Unterquerung der Sonnenstraße.

Alternativ kann diese Strecke auch teilweise mit der Tram- bzw. S-Bahn zurückgelegt werden. Damit liegen zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten für den kurz-, mittel und langfristigen Bedarf in fußläufiger Entfernung und in unmittelbarer Umgebung des Planungsgebiets.

Im Zentrenkonzept des Münchner Stadtentwicklungskonzeptes "PERSPEKTIVE MÜNCHEN", fortgeschrieben mit Datum vom 20.03.2019, hat der Münchner Stadtrat beschlossen, der Bedeutung des Einzelhandels als Leitfunktion für die Bildung urbaner Zentren Rechnung zu tragen.

Im Zuge der Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof München wurde ein Markt- und Verträglichkeitsgutachten zu den beabsichtigten Einzelhandelsnutzungen im Hauptbahnhof und dem Starnberger Flügelbahnhof, unter Berücksichtigung der Leitlinien, Entwicklungsziele und Handlungsfelder des Zentrenkonzeptes der Landeshauptstadt München, beauftragt. Das Ergebnis soll auch mögliche Potenziale im Bereich des Projektes Starnberger Flügelbahnhof aufzeigen. Grundsätzlich ist die Erweiterung des Einzelhandelsangebotes im Vorhabengebiet denkbar.

2.2.8 Einleitungsbeschluss, beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB

Auf Grundlage der vorliegenden Planung sollen nun mit einem Verfahren nach § 12 Abs.1 BauGB die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neubebauung am Starnberger Flügelbahnhof geschaffen werden.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung soll gemäß § 13a Abs.1 Satz 2 Nr. 1 BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür sind erfüllt:

- Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im bebauten Siedlungsbereich. Ziel der Planung ist die Umstrukturierung von Bahnflächen mit einer Wiedernutzbarmachung als Büro- und Einzelhandelsstandort sowie Gastronomie.
- Es handelt sich um eine Nachverdichtung einer bereits bebauten Fläche im Innenbereich und somit um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung.
- Die Größe der Fläche, die voraussichtlich versiegelt wird, bzw. die maßgebliche Grundfläche nach § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt ca. 4.812 m² und ist damit kleiner als 20.000 m².
- Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls unter Berücksichtigung der in Anlage 2 UVPG genannten Kriterien ergab, dass vom Einzelhandel mit unter 5.000 m² Geschossfläche (GF) keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Das Vorhaben unterliegt nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 13 a Abs. 1 Satz 4 BauGB, insbesondere wird der Schwellenwert für den Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebs im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 Baunutzungsverordnung in Höhe von 5.000 m² gem. Anlage 1 UVPG, Ziffer 18.6.1 in Verbindung mit Ziffer 18.8 nicht überschritten.
- Eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten

Schutzgüter oder Pflichten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, die gemäß § 13 a Abs. 1 Satz 5 BauGB ein beschleunigtes Verfahren ausschließen würde, sind nicht erkennbar.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a kann somit im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ohne Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt werden. Von der Möglichkeit des Verzichts auf die Verfahrensschritte nach § 3 Abs. 1 BauGB (Darlegung und Erörterung) sowie § 4 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Behördenbeteiligung) gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB wurde aufgrund der stadträumlichen Bedeutung des Vorhabens und des damit zu erwartenden Interesses der Bevölkerung und der Belange der Träger öffentlicher Belange nicht Gebrauch gemacht.

2.2.9 Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München

Das Planungsgebiet befindet sich im Geltungsbereich insbesondere folgender baurechtlicher Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München:

- Satzung über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen, der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen vom 08.05.1996 (Freiflächengestaltungssatzung),
- Satzung über Einfriedungen und Vorgärten vom 18.04.1990, zuletzt geändert am 13.01.2009 (Einfriedungssatzung),
- Satzung über die Benützung der Entwässerungseinrichtung vom 28.08.2018, zuletzt geändert am 01.10.2018 (Entwässerungssatzung),
- Satzung über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) vom 19.12.2007,
- Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) vom 01.10.2020,
- Baumschutzverordnung vom 18.01.2013.

2.3 Städtebauliche und grünplanerische Bestandsanalyse

2.3.1 Städtebauliches Umfeld, stadträumliche Situation, Nutzungen

Dem Hauptbahnhof kommt nach wie vor die Bedeutung „Tor zur Stadt“ zu und ist als intermodale Schnittstelle der Verkehrsbewegungen der zentrale Verkehrs- und Mobilitätsknoten Münchens. Das Planungsgebiet selbst markiert gemeinsam mit dem Hauptbahnhof München den Anfangs- bzw. Endpunkt der städtebaulichen Entwicklungssachse Hauptbahnhof-Laim-Pasing (HLP).

Dem Planungsbereich Starnberger Flügelbahnhof kommt als Teil des Hauptbahnhofs München auch aufgrund seiner zentralen Lage am Rand der Altstadt eine besondere stadträumliche Bedeutung zu. Er ist Teil der gründerzeitlichen Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts.

Nördlich der Arnulfstraße steht eine straßenbegleitend sechsgeschossige Bebauung mit punktuellen Überhöhungen mit überwiegend gewerblichen Nutzungen und

geringen Wohnanteilen. Die Arnulfstraße ist als öffentliche Straße mit Bürgersteig, Fahrbahn, Parkbucht und Straßenbahntrasse in Mittellage ausgebaut und begrenzt das nördliche Planungsgebiet.

Südlich des Planungsbereichs grenzt unmittelbar die denkmalgeschützte Gleishalle des Hauptbahnhofs München sowie der nördliche Randbau der Empfangshalle an.

Das Umfeld stellt sich heute als heterogene Struktur mit Gebäuden aus unterschiedlichen Erbauungszeiten dar. In Sichtweite befindet sich der Hochpunkt des Hotels „NH Collection München Bavaria“ (Höhe etwa 60 m) und des Bayerischen Rundfunks (Höhe etwa 60 m) im Westen an der Arnulfstraße.

Östlich des Starnberger Flügelbahnhofs liegt der nördliche Vorplatz, der derzeit mit verschiedenen Funktionen (Baustelleneinrichtung, Stellplätze Bundespolizei, Bussen und unregelmäßiger Fahrradabstellung) belegt ist. Stadträumlich durch Gebäude nur teilweise gefasst, hat dieser Vorplatz aufgrund der funktionalen Notwendigkeiten keine Aufenthaltsqualität. Seine Potenziale als Eingang zum Hauptbahnhof werden nicht genutzt. Auf dem Platz steht mittig ein eingeschossiges Gebäude für eine Brandmeldezentrale und einen Lastenaufzug. Die Brandmeldezentrale dient der unter der Arnulfstraße verlaufenden S-Bahn-Stammstrecke. Die zukünftige Gestaltung des Platzes wird Teil der Planfeststellung „Neubau Hauptbahnhof“. Der Lastenaufzug versorgt die gewerblichen Einrichtungen in der unter dem Platz befindlichen Verteilerebene („Sperrgeschoss“) von S-Bahn und Hauptbahnhof.

Westlich des Planungsgebiets liegt der Kreuzungsbereich der Arnulfstraße/Paul-Heyse-Straße mit einer höhenfreien Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen in Form einer Unterführung mit vier Treppenzugängen. Die Querung ist nicht barrierefrei. Sie soll in nächster Zeit als Fahrradabstellanlage umgebaut werden.

2.3.2 Naturhaushalt, Vegetation, Fauna, Erholung

Naturhaushalt

Aufgrund seiner Unter- und Überbauung sowie durch befestigte Flächen ist das Planungsgebiet 100% versiegelt. Ein natürlicher Bodenaufbau ist nicht mehr vorhanden.

Bedingt durch den hohen Versiegelungsgrad im Bestand und der Umgebung sowie der Verkehrsbelastung ist das Areal thermisch und lufthygienisch belastet. Das Planungsgebiet profitiert jedoch durch seine Lage an den Bahngleisen des Münchner Hauptbahnhofs und dem damit verbundenen Kaltluftaustausch.

Das Grundwasser auf der Nordseite Starnberger Flügelbahnhof / Arnulfstraße ist auf einer Höhe von ca. 514 m ü. NHN anzutreffen (Grundwassermeßstelle DB22019) und damit ca. 4,7 m unter dem Terrain der Arnulfstraße an dieser Stelle (GOK 518,7 m ü. NHN). Der Grundwasserflurabstand für die maßgebliche Beurteilung von Eingriffen in das Grundwasser (Hochwasserstand 1940 - HHW 40) beträgt im Planungsgebiet ca. 3,5 bis 4,0 m.

Vegetation, Biotope

Das Planungsgebiet selbst weist keine Grünflächen auf. Lediglich westlich angrenzend an das Planungsgebiet besteht eine brachliegende, kleinflächige Ruderalfläche in Form einer begrünten Böschung entlang der Arnulfstraße zur Paul-Heysel-Unterführung. Die Fläche wird während der Baumaßnahme des Hauptbahnhofs für einen temporären Wertstoffhof und die Baustelleneinrichtung genutzt.

Rund um den Hauptbahnhof befinden sich keine Schutzgebiete oder gemäß § 30 BNatSchG geschützten Biotope.

Fauna, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Für die Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof München mit Starnberger Flügelbahnhof wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) erarbeitet. Für die faunistischen Gruppen der Fledermäuse, Reptilien und Vögel wurden Kartierungen durchgeführt.

Fledermäuse

Im Rahmen der durchgeführten Kartierungen wurde das bestehende Gebäude des Starnberger Flügelbahnhofs und auch das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs auf Vorkommen von Fledermäusen untersucht. Dabei wurden keine Quartiere von Fledermäusen nachgewiesen. Daher sind durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erwarten.

Gleichwohl konnten Überflüge einzelner Fledermausarten (Großer Abendsegler und Rauhaut- bzw. Weißrandfledermaus) festgestellt werden. Es wurden jedoch keine bedeutenden Verhaltensweisen von Fledermäusen festgestellt, sodass dem Planungsgebiet keine Bedeutung als potenzieller Fledermauslebensraum zuzuschreiben ist. Von den vorherrschenden großstadtspezifischen Lärm- und Lichtimmissionen geht zudem ein Vergrämungseffekt aus, der potenzielle Fledermausaktivitäten zusätzlich hemmt.

Aufgrund seiner Bauform ist durch das geplante neue Bürogebäude von keinem signifikant gesteigerten Kollisionsrisiko von Fledermäusen und damit vorhabenbedingten Tötungen auszugehen. Das Tötungs- bzw. Verletzungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) wird damit durch das Vorhaben nicht ausgelöst.

Reptilien

Innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung wurden keine Reptilien nachgewiesen.

Westlich, ca. 50 m außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung an der Böschung an der Arnulfstraße, wurde ein Vorkommen von Mauereidechsen nachgewiesen, die jedoch in diesem Bereich eine allochthone (gebietsfremde) Art darstellt.

Die Zauneidechse und die Schlingnatter wurden auf dieser Fläche nicht nachgewiesen und Vorkommen sind hier aufgrund der Lebensraumbeschaffenheit auszuschließen. Verbotstatbestände sind für die beiden Arten nicht erfüllt.

Das Vorkommen von Reptilienarten ist auszuschließen und es kommt zu keinem Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 BNatSchG.

Vögel

Die Abschichtungsliste der Stadt München listet 118 potenziell vorkommende europäische Vogelarten für das Stadtgebiet München. Durch die Kartierungen wurde mit dem Mauersegler nur eine der zu prüfenden Vogelarten im Eingriffsbereich als Überflieger festgestellt. Zudem wurden drei weitere sogenannte „Allerweltsarten“ im weiteren Umfeld außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a nachgewiesen. Aufgrund der Eingriffsrelevanz und Betroffenheit der Arten wurde daher nur der Mauersegler eingehend anhand des Artenblattes geprüft. Für diese Art werden jedoch keine Verbotstatbestände ausgelöst.

Ergebnis

Im Ergebnis beurteilt die saP den Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofs als artenschutzrechtlich unbedenklich. Eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

2.3.3 Verkehrliche Erschließung

Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet ist über die Arnulfstraße erschlossen, die im Verkehrsentwicklungsplan im Sekundärnetz als „Örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion“ eingeordnet ist.

Die Verkehrsmengen in der Arnulfstraße liegen bei rund 7.000 Kfz/24h, davon 4.000 Kfz in West-Ost-Richtung (stadteinwärts) und 3.000 Kfz in Ost-West-Richtung (stadtauswärts).

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs gab es bereits frühzeitig Überlegungen, den Bahnhofsvorplatz (östlicher Vorplatz) für den MIV zu sperren. In der verkehrstechnischen Untersuchung wird deshalb ein zusätzlicher Prognose-Planfall geprüft, der dieses Szenario berücksichtigt. Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.06.2021 wird den weiterführenden Planungen zur Neugestaltung des Bahnhofumfelds ein MIV-freier Bahnhofplatz unterstellt.

Fuß- und Radwegeverkehr

Fußläufig wird das Vorhabensgebiet über die Arnulfstraße erreicht. Der Straßenraum der Arnulfstraße bietet beidseitig Gehbahnen an, sowie gegenüber dem bestehenden Ein-/Ausgang auf der Nordseite des Sarnberger Flügelbahnhofs eine höhengleiche Querung über die Straße und die in Mittellage liegende Straßenbahntrasse. Zusätzlich bietet die Unterführung unter dem Knotenbereich Paul-Heyse-Straße/Arnulfstraße die höhenfreie Querung für Fußgänger*innen an.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2006 (VEP) ist der Bereich um den Hauptbahnhof als „Bereich mit besonderer Bedeutung für den Fußgängerverkehr“ dargestellt.

Der Radverkehr wird grundsätzlich analog den fußläufigen Verbindungen von Westen, Norden und Osten über die Arnulfstraße (Tempo 30 – Bereich) abgewickelt, wobei die trennende Wirkung des Straßenbahnmittelteilers die freie Richtungswahl erschwert. Im Verkehrsentwicklungsplan 2006 (VEP) ist die Arnulfstraße als „Hauptroute im Stadtgebiet“ dargestellt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Als Bestandteil des Münchner Hauptbahnhofs ist das Vorhabengebiet hervorragend in den öffentlichen Nah-, Regional- und Fernverkehr eingebunden.

Der Bereich liegt in direkter fußläufiger Entfernung der Haltestellen für Bus und Straßenbahn. Die Erreichbarkeit der U- und S-Bahnen ist über Zugänge zur S-Bahn-Verteilerebene gegeben. Der Regional- und Fernverkehr kann direkt erreicht werden.

Erschließung und ruhender Verkehr

Eine Tiefgarage zur Aufnahme des öffentlichen ruhenden motorisierten Verkehrs ist im Planungsumgriff nicht vorhanden. Der nördliche Vorplatz ist im Bestand mit einer Vielzahl verkehrlicher Funktionen wie z.B. Behindertenstellplatz, Taxistandplätzen, Stellplätzen für die Bundespolizei und im Übergangsbereich zur Arnulfstraße mit Haltestellen für Reisebusse besetzt. Darüber hinaus wird er für den Lieferverkehr der darunterliegenden Verteilerebene der S-Bahn genutzt.

Fahrräder

Die Fahrradabstellmöglichkeiten sind in der Bestandssituation nur unzureichend. Die überwiegende Anzahl der Fahrräder wird ungeregelt im umgebenden Straßenraum abgestellt. Dieses ungeregelte Abstellen von Fahrrädern ist nicht erwünscht und bedarf dringend eines nachhaltigen Konzeptes für den gesamten Bereich des Hauptbahnhofs. Teil dieses umfassenden Konzeptes für Fahrradparken ist das im nordwestlichen Teil an der Arnulfstraße zu untersuchende Fahrradparkhaus. Die Untersuchung und spätere Umsetzung ist nicht Teil dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung. Die DB Station&Service AG hat sich in o.g. Rahmenvereinbarung deshalb bereit erklärt, das erforderliche verkehrspolitische Mobilitätskonzept zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof weiterhin zu unterstützen

2.3.4 Soziale Infrastruktur, Kinder- und Jugendmuseum

Im bestehenden Gebäude des Starnberger Flügelbahnhofs ist derzeit das Kinder- und Jugendmuseum München untergebracht. Hierfür ist eine dauerhafte Unterbringung an einem neuen Standort in der Nähe der Theresienwiese gefunden worden.

2.3.5 Technische Infrastruktur

Im Vorhabengebiet liegt in Nord-Süd-Richtung unter dem Bestandsgebäude des Starnberger Flügelbahnhofs in einer Tiefe von ca. 4,0 m unter Straßenniveau ein Mischwasserkanal der DB mit einem Durchmesser von DN 1300. In der nordwestlichen Ecke des Vorhabens liegen zwei weitere unterirdische Entwässerungsleitungen (DN 300 und DN 450).

Im Bebauungsplan sind der Kanal und die Leitungen in ihrer bestehenden Lage als „Bahnanlagen – widmungskonforme Überplanung“ hinweislich dargestellt. Deren Verlegung ist Gegenstand der Planfeststellung zum Rückbau und zur Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs (PFA 1).

2.3.6 Vorbelastungen

Altlasten / Kampfmittel

Das Planungsgebiet ist nicht als Altlastverdachtsfläche verzeichnet. Bei Bohrungen im weiteren Umgriff des Hauptbahnhofs wurden jedoch z. T. aufgefüllte Bodenschichten angetroffen. Aufgrund der bestehenden Bebauung ist jedoch nicht von relevanten Auffüllmengen auszugehen, sodass keine altlastenspezifischen Maßnahmen bzw. Festlegungen im Rahmen der Planung erforderlich sind.

Sollte im Rahmen der Bauausführung Auffüllmaterial angetroffen werden, ist eine Separierung und Beprobung vorzunehmen.

Da die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans bereits vollständig über- und/oder unterbaut sind und keine ungestörten Erdbereiche vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass kein erhöhtes Kampfmittelrisiko besteht. Gleichwohl muss bei Eingriffen in den bestehenden Untergrund im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens die Problematik Kampfmittel baubegleitend berücksichtigt werden.

Lärmimmissionen

Die innerstädtische Lage des Planungsgebietes bringt eine deutliche Lärmbelastung durch den Straßenverkehr, den bestehenden Eisenbahnbetrieb und die Straßenbahn mit sich. Die Lärmquellen führen zu folgenden Lärmimmissionen im Planungsgebiet:

Verkehrslärm

Auf das Planungsgebiet wirken in erster Linie die erheblichen Verkehrsgeräusche der Arnulfstraße (Straßenbahn und Kfz-Verkehr) und des Schienenverkehrs ein. Dabei werden aktuell die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete (= 65 dB(A) am Tag, 55 dB(A) in der Nacht), insbesondere im nördlichen Teil des Planungsgebietes, mit Werten von max. 71 dB(A) um bis zu 6 dB(A) am Tag und mit Werten bis 67 dB(A) in der Nacht um bis zu 12 dB(A) überschritten.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) für Kerngebiete (64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) in der Nacht) werden um bis zu 7 dB(A) am Tag und bis zu 13 dB(A) in der Nacht überschritten.

Hier stellt die Straßenbahn die maßgebliche Emissionsquelle dar.

Anlagenlärm

Durch die Lage des Vorhabengebietes sind Einwirkungen auf das Planungsgebiet aus umliegenden gewerblichen Anlagen/Betrieben nördlich der Arnulfstraße anzunehmen. Diese werden untersucht. Das Gutachten zeigt ggf. erforderliche Maßnahmen auf.

Erschütterungen und Sekundärluftschall

Das Planungsgebiet liegt im Einflussbereich von Erschütterungen und Sekundärluftschall, die vor allem durch den Eisenbahnverkehr, die Straßenbahn, die S-Bahn und

die Omnibusse ausgelöst werden. Diese werden untersucht. Das Gutachten zeigt ggf. erforderliche Maßnahmen auf.

Elektrische und magnetische Felder

Die in der Umgebung des Planungsgebietes liegenden Oberleitungen der Eisenbahn, der S-Bahn und der Straßenbahn werden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Planungsgebiet untersucht. Mit der Umsetzung dieser Baumaßnahme werden Orte zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen und zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen innerhalb des Umgriffs des Gebäudekomplexes neu geschaffen. Daher ist die Einhaltung der Anforderungen der 26. BImSchV durch die Immissionen der in der Umgebung und im Gebäudekomplex selbst befindlichen Hochfrequenzanlagen, Niederfrequenzanlagen und Gleichstromanlagen zu prüfen, soweit diese Anlagen unter den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

Lufthygienische Situation

Die lufthygienische Situation wird hauptsächlich durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs auf der Arnulfstraße bestimmt, die an das Planungsgebiet nördlich angrenzt. Die Jahresgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) werden im gesamten Stadtgebiet seit 2012, damit auch im Planungsumfeld, eingehalten.

Anders als beim Feinstaub kann der für Stickstoffdioxid (NO₂) gültige Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ derzeit noch nicht flächendeckend im Stadtgebiet München eingehalten werden. Im Jahr 2018 wurde an 40 der 43 Messstationen im Stadtgebiet jedoch der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ für NO₂ eingehalten. Eine unzulässige Überschreitung des 1-Stunden-Mittelwertes ist seit 2016 an den LÜB-Stationen (Landesüberwachungssystem Bayern des Landesamtes für Umwelt) im Stadtgebiet München nicht mehr festzustellen.

Aus den vorliegenden NO₂-Messwerten seit 2018 ist festzustellen, dass sich die Luftsituation kontinuierlich verbessert und die Luft insbesondere in weniger verkehrsbelasteten Gebieten gut ist und der Grenzwert teilweise deutlich unterschritten wird. An stark verkehrsbelasteten Streckenabschnitten sind höhere Werte festzustellen, im 1. Quartal 2021 an zwei Standorten am Mittleren Ring, wobei der Quartalswert nur als vorläufige Tendenz zu werten ist. Relevant ist der Jahresmittelwert zum Jahresende.

Aufgrund der Corona bedingten außerordentlichen Verkehrszahlen im Jahr 2020 und 2021, insbesondere während der Lockdown-Phasen, ist ein Vergleich der aktuellen Messergebnisse nur bedingt mit Messergebnissen aus Vergleichszeiträumen der Vorjahre möglich.

Nach einer NO₂-Immissionsprognose der am 31.10.2019 von der Regierung von Oberbayern in Kraft gesetzten 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München kann der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2020 jedoch bereits an 98,8 % der Hauptverkehrsstraßen eingehalten werden. Ab 2024 ist nach dieser NO₂-Immissionsprognose von der Einhaltung des Grenzwertes an allen Streckenabschnitten im Stadtgebiet mit Ausnahme der Landshuter Allee, wo dies ab 2026 erfolgt, auszugehen.

3. Planungsziele

Im Einleitungsbeschluss sind die stadtentwicklungsplanerischen, städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Ziele für den Neubau des Gebäudes am Starnberger Flügelbahnhof und die Vorplätze beschlossen worden. Diese Ziele werden für den Teilbereich am Starnberger Flügelbahnhof hinsichtlich der Nutzungsart, des Nutzungsmaßes, der Bauweise und der Höhenentwicklung konkretisiert.

Die Ziele für den Neubau am Starnberger Flügelbahnhof lauten wie folgt:

- Entwicklung eines eigenständigen Stadtbausteines im Kontext der Gesamtmaßnahme für den Hauptbahnhof mit räumlicher Fassung der Arnulfstraße und des nördlichen Vorplatzes
- Entwicklung eines Bürogebäudes mit Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie in den unteren Ebenen mit direkter Erschließung von der Straßen- und Bahnsteigebene sowie einer öffentlich zugänglichen gastronomischen Nutzung im obersten Geschoss
- Unterbringung der erforderlichen Kfz-Stellplätze, die durch das Vorhaben ausgelöst werden, in einer Tiefgarage auf dem Grundstück mit Zufahrt von der Arnulfstraße
- Anlieferung und Versorgung der verschiedenen Nutzungen im Gebäude über eine eigene Ladetasche mit Verteilung im Gebäude

Darüber hinaus soll der Nachweis der aus dem Vorhaben ausgelösten Fahrradabstellplätze entsprechend der Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) geführt werden.

Unabhängig von vorgenannten Zielen sind die unterschiedlichen Belange und Bedürfnisse sämtlicher Bevölkerungsgruppen, Altersklassen und Geschlechter im Sinne der Inklusion sowie des Gender Mainstreaming bei der Planung zu berücksichtigen. Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen im Sinne einer ausgewogenen, nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Bauleitplanung ist ein gerechter Ausgleich zwischen allen diesen Aspekten zu finden.

4. Übergeordnetes Planungskonzept / Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof

Das Projekt ist Ergebnis einer intensiven, städtebaulichen und architektonischen Auseinandersetzung mit der Umgebung, insbesondere mit der vorhandenen Höhenentwicklung. Die Figur des neuen Hauptbahnhofs wird an allen Straßenseiten maßgeblich den öffentlichen Raum prägen. Das Projekt soll dementsprechend eine eigenständige, zeitgemäße, qualitativ gestaltete Antwort finden. Die Maßstäblichkeit und der Charakter des Quartiers sollen erhalten werden.

Mit dem Projekt wird die Nutzungsvielfalt mit Büronutzung, Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie gesichert. Die Förderung von Arbeiten und Dienstleistung aus dem Stadtentwicklungskonzept "PERSPEKTIVE MÜNCHEN" und der bestandsorientierten Weiterentwicklung der Einzelhandelsflächen findet mit der Umsetzung des Projektes statt.

Der geplante Baukörper des Gebäudes am Sarnberger Flügelbahnhof wird zukünftig integraler Bestandteil der architektonischen und gestalterischen Gesamtfigur des neuen Münchner Hauptbahnhofs sein.

Die Basisbebauung des Sarnberger Flügelbahnhofs nimmt die Höhe der benachbarten Gebäude der Arnulfstraße auf und fasst die Arnulfstraße bis zum nördlichen Bahnhofsvorplatz. Der Baukörper bildet zusammen mit der bestehenden denkmalgeschützten Gleishalle des Hauptbahnhofs eine neue Passage, die den nördlichen Vorplatz mit dem Querbahnsteig des Sarnberger Flügelbahnhofs verbindet.

Durch den vorgesehenen Hochpunkt im Westen wird der Hauptbahnhof als Landmarke seiner Bedeutung entsprechend aus dem Stadtgrundriss der Landeshauptstadt München hervorgehoben. Dieser markiert den Anfang bzw. das Ende des Gleisfeldes und bildet mit seiner vertikalen Figur den Kontrast zur horizontalen Ausrichtung des geplanten neuen Empfangsgebäudes des neuen Hauptbahnhofes München. Der Hochpunkt ist vom Vorplatz Nord und der Arnulfstraße zurückgesetzt, ragt somit nicht unmittelbar vom Straßenniveau auf und hält die Abstandsflächen zur Nachbarbebauung nördlich der Arnulfstraße ein.

Die Fassaden des Sarnberger Flügelbahnhofs werden dem prominenten Standort und der Funktion des Gebäudes als Landmarke gerecht, indem sie sich von der "steinernen Stadt" im unmittelbaren Umfeld absetzen und gleichzeitig die Zugehörigkeit zur Gesamtfigur des neuen Hauptbahnhof München zum Ausdruck bringen.

Zusammenfassend erfolgt die städtebauliche Einbindung in die nähere und weitere Umgebung durch die folgenden Entwurfselemente:

- Hochpunkt als Kopfbau und sichtbarer Anfang-/Endpunkt der Stadtkante Hauptbahnhof-Laim-Pasing entlang des nördlichen Randes des Gleisfeldes
- Entwicklung aus dem nördlichen Randbau des Empfangsgebäudes, wodurch das Empfangsgebäude und der Sarnberger Flügelbahnhof zur Gesamtfigur München Hauptbahnhof verschmelzen
- Stärkere Präsenz des Bahnhofs zum nördlichen Vorplatz
- Abstand zur Gleishalle, wodurch die Passage als Verbindung des nördlichen Vorplatzes mit der Gleishalle und dem Querbahnsteig entwickelt wird
- Adressbildung zur Arnulfstraße mit Hauptzugang sowie weiteren Zugängen ins Gebäude von der Bahnhofseite aus, wodurch keine Gebäuderückseite entsteht
- Niveaugleiche Erschließung der Basisbebauung und des Hochpunkts vom Bahnsteig aus
- Bezugnahme auf städtebauliche Fluchten und Kanten in der Arnulfstraße

Die funktionale Einbindung in die Gesamtplanung für den Hauptbahnhof erfolgt durch die Umsetzung baulicher Maßnahmen aus dem Planfeststellungsabschnitt PFA 1 und folgender Entwurfselemente:

- Barrierefreie fußläufige Verbindung (Passage) zwischen Querbahnsteig und

dem Vorplatz Nord

- Direkte barrierefreie Anbindung des Querbahnsteigs (und damit auch der Gleishalle) an die Arnulfstraße mittels Aufzug
- Sichtbeziehung vom Querbahnsteig Empfangsgebäude durch die Gleishalle zum Sarnberger Flügelbahnhof durch Rückbau des vorhandenen nördlichen Randbaus
- Begleitende Handels- und Gastronomienutzung
- Zufahrt für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge direkt vom Vorplatz Nord bis zum Querbahnsteig
- Verbesserung der Übersichtlichkeit für die Bahnkunden

5. Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a

Die Vorhabenträgerin legte Projektpläne vom 31.01.2023 zur Durchführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahmen vor, die Bestandteil des Durchführungsvertrags werden und die Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a sind.

Die Projektpläne liegen zusammen mit dem Durchführungsvertrag und der Selbstverpflichtung zur Umsetzung der städtischen Klimaziele 2035 dem Billigungsbeschluss als Anlage bei.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst insgesamt ca. 5.487 m², bestehend aus dem Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes (Vorhabengebiet) mit ca. 4.181 m², den weiteren Flächen im Planungsumgriff mit ca. 631 m² und der öffentlichen Straßenverkehrsfläche der Arnulfstraße mit ca. 675 m².

5.1 Art der baulichen Nutzung

Die Entwicklung eines Bürogebäudes mit Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie in den unteren Ebenen mit direkter Erschließung von der Straßen- und Bahnsteigebene sowie einer zusätzlichen, öffentlich zugänglichen Nutzung im obersten Geschoss stimmt mit den Zielen der Landeshauptstadt München überein und ergibt im Kontext mit der Gesamtentwicklung zum Hauptbahnhof eine Attraktivitätssteigerung für den Standort hin zum modernen Hauptbahnhof mit vielfältigem Nutzungsangebot. Im Bürogebäude des Vorhabengebiets am Sarnberger Flügelbahnhof sind folgende Nutzungen vorgesehen (unterteilt nach Ebenen):

Ebenen

E+0 (OK Empfangshalle):

E+1:

E+2 mit E+7:

E+8 (Hochpunkt mit max. WH 69,9 m):

E+8 (Basisgebäude, max. FH 35,5 m):

Nutzungen

Einzelhandel mit einer maximalen Verkaufsfläche von 1.800 m²,
Dienstleistung, Gastronomie

Büro, Konferenz, Gastronomie

Büro

Büro

Technik

E+9 mit E+15:	Büro
E+16 (Oberste Aufenthaltsebene Hochpunkt):	öffentlich zugängliche Gastronomie
E+17:	Technik

Untergeschosse E-Z, E-1 und im Bereich für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.):

E-Z und E-1:	Technik, Keller, Müll, Neben- und Lagerräume, Tiefgarage mit Kfz-Stellplätzen,
zusätzlich im E-Z:	Anlieferung

Neben der vorwiegenden Nutzung als Bürogebäude ist auf der Ebene der Bahnsteige eine Einzelhandelsnutzung und zur Belegung des nördlichen Vorplatzes auf zwei Ebenen (E+0 und E+1) eine Gastronomienutzung vorgesehen. Darüber hinaus wird im obersten Aufenthaltsgeschoss des Hochpunktes des Starnberger Flügelbahnhofs (Ebene E+16) eine öffentlich zugängliche gastronomische Nutzung vorgesehen.

In den unteren Ebenen ist eine Tiefgarage für Kfz und eine ins Gebäude integrierte Anlieferungszone für die Einzelhandelsnutzung vorgesehen. Die übrigen Flächen werden als Keller, Müll-, Neben-, Technik- und Lagerräume genutzt. Zu den Flächen in den Untergeschossen erfolgt in der Satzung klarstellend die Festsetzung, dass unterhalb der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) ausschließlich die nach Satzung zulässigen Nutzungen zulässig sind.

Zur Sicherstellung der Realisierung des Projektes werden die zukünftigen Nutzungen im Bebauungsplan geschossweise festgesetzt. Ergänzend dazu werden Regelungen im Durchführungsvertrag und den Projektplänen als Teil des Durchführungsvertrages getroffen.

Die detaillierten Festsetzungen sind in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 Abs.3 BauGB möglich, auf eine Festsetzung einer Gebietskategorie nach den §§ 2 bis 11 BauNVO kann dann verzichtet werden. Aus diesem Grund erfolgt im vorliegenden Bebauungsplan keine Festsetzung nach der Nomenklatur der Baunutzungsverordnung, sondern eine Festsetzung als „Vorhabengebiet“. Die geplanten Nutzungen sind jedoch mit der eines Kerngebietes nach § 7 BauNVO (MK) vergleichbar.

Einzelhandelsflächen

Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Einzelhandelsflächen im neuen Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs (NEG) und dem Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs wurde ein Markt- und Verträglichkeitsgutachten erarbeitet, das die Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsflächen mit den umliegenden Zentren belegen soll. Die nächsten zentralen Bereiche zum projektierten Hauptbahnhof München, welche bei einer Verkaufsflächenerweiterung im Hauptbahnhof am stärksten von Umsatzverlagerungen betroffen sein könnten, sind die City (Innenstadt) und die

Stadtteilzentren Schwanthalerhöhe und Rotkreuzplatz. Im Verträglichkeitsgutachten wurden daher die Auswirkungen in diesen zentralen Bereichen besonders untersucht. Aufgrund der verschiedenen Genehmigungsverfahren (Planfeststellung für das NEG bzw. Bauleitplanverfahren für den Starnberger Flügelbahnhof) wurden die beiden Bereiche Empfangsgebäude und Starnberger Flügelbahnhof sowohl in ihrer Gesamtheit als auch getrennt voneinander betrachtet.

Im Ergebnis wurde bei der Untersuchung des Flächenprogramms für den Starnberger Flügelbahnhof festgestellt, dass bei einer dort maximal möglichen Verkaufsfläche von 1.760 m² für ausschließlich nahversorgungsrelevante Sortimente keine schädlichen Umsatzumlenkungen zu Lasten der Funktionsfähigkeit der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche und der restlichen Lagen in der Stadt München bestehen. Um solche Schädigungen auszuschließen, wird im Bebauungsplan in der Ebene E+0 eine Verkaufsfläche von maximal 1.800 m² zugelassen.

Die getrennte Untersuchung der Auswirkungen des Einzelhandelsbesatzes im Starnberger Flügelbahnhof und im Empfangsgebäude ergaben rechnerisch keine signifikanten Umsatzumlenkungen zu Lasten der Funktionsfähigkeit der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche und der restlichen Lagen in der Stadt München.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Berechnung statisch erfolgte, d.h. es wurden die heutigen Einwohner- und Reisendenzahlen zugrunde gelegt. Bei Berücksichtigung der Wachstumszahlen in beiden Segmenten werden die bereits niedrigen Verdrängungsquoten innerhalb weniger Jahre durch das wachsende Nachfragevolumen kompensiert werden.

5.2 Maß der Nutzung, Höhenentwicklung

Grundfläche

Die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 ermöglicht eine Grundfläche von 4.812 m² und damit die vollständige Versiegelung des Baulandes und der weiteren Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung.

Geschossfläche

Als maximal mögliche Geschossfläche wird eine Geschossfläche von 34.500 m² festgesetzt. Dies entspricht einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 7,17.

Die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen sowie der Technikflächen in der Ebene E+8, einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände, sind bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche (GF) gemäß § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO ganz mitzurechnen. Diese Festsetzung wird getroffen, da zusätzliche Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen u.a. Einfluss auf die Verkehrsmengen und die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze haben. Das Nutzungsmaß soll hiermit abschließend dargestellt werden.

Aus gestalterischen Gründen und aus Gründen des Lärmschutzes ist die Tiefgaragenzufahrt in das Gebäude zu integrieren. Für die hierfür benötigten Flächen wird

unter Bezugnahme auf § 21a Abs. 4 Nr. 3 BauNVO festgesetzt, dass die GF durch die Fläche der gebäudeintegrierten Tiefgaragenzu- und -ausfahrt um maximal 150 m² überschritten werden darf.

Höhenentwicklung

Die zulässige Höhenentwicklung erfolgt durch Festsetzung von maximal zulässigen Wand- und Firsthöhen. Die festgesetzten Höhen beziehen sich auf den Höhenbezugspunkt 521,0 m ü. NHN, der der Höhenlage der Bahnsteige des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes entspricht.

Das Basisgebäude wird entlang der Arnulfstraße mit einer maximal möglichen Wandhöhe von 21 m bezogen auf Bahnsteigniveau festgesetzt. Bezogen auf den Straßenverlauf und tieferer Lage zum Bahnsteig wird die Fassade des Basisgebäudes entlang der Arnulfstraße zwischen 1,80 m bis 3,0 m höher wahrgenommen.

Der zurückgesetzte Bereich des Basisgebäudes mit dem baulichen Übergang zum geplanten nördlichen Randbau des Hauptbahnhofes wird mit einer maximal möglichen Firsthöhe von 35,5 m festgesetzt.

Der Hochpunkt wird mit einer maximal möglichen Wandhöhe von 69,9 m festgesetzt. Hierin ist die Verblendung der Gebäudetechnik in der obersten Ebene inkludiert.

Von den im Plan festgesetzten Abgrenzungen unterschiedlicher Höhenentwicklung kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind. Diese Festsetzung erlaubt einen gewissen Spielraum für den Bauvollzug.

Mit dem festgesetzten Maß der Nutzung (GRZ, GF, Höhen) kann das geplante Vorhaben in seiner baulichen Ausformung entsprechend der für das Planungsgebiet formulierten Ziele und in der durch den Stadtrat in den Beschlüssen aus dem Jahr 2015 und 2018 befürworteten Gestalt umgesetzt werden.

Die Planung wurde durch eine Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung begleitet, die jeweils an die laufenden Planungen angepasst wurde. In dieser wurden anhand von insgesamt 21 ausgewählten Betrachtungsstandorten die Wirkungen des Vorhabens auf das Stadtbild untersucht. Das Ergebnis der Studie hat gezeigt, dass durch die Präsenz des geplanten Objekts im Erscheinungsbild der Stadt keine negativen Einflüsse auf die Wirkung von stadtbildprägenden, denkmalgeschützten Bauwerken und Ensembles entstehen werden und dass dadurch weder die Münchner Stadtsilhouette noch die stadtbildprägenden Frei- und Landschaftsräume maßgebliche Beeinträchtigungen erfahren werden.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde das geplante Vorhaben als stadtbildverträglich beurteilt.

5.3 Abstandsflächen

Obwohl festgesetzt wird, dass im Bebauungsplan die Abstandsflächen gelten, die sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung ergeben, wird die Abstandsflächensituation vor dem Hintergrund der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach Art. 6 Abs. 5 Satz 1 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) beurteilt. Von einer ausreichenden Belichtung für Wohnen wie auch Nichtwohnen kann ausgegangen werden, wenn Aufenthaltsräume die Abstandsflächen nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 BayBO einhalten oder unter einem Lichteinfallswinkel von 45° oder besser belichtet werden.

Da das Vorhaben mit einem Kerngebiet nach § 7 BauNVO vergleichbar ist, wird dieser Ansatz auch für den vorliegenden Bebauungsplan gewählt. Abstandsflächen von 0,4 H werden zu den nördlich angrenzenden Bestandsgebäuden bzw. der Mitte der Arnulfstraße eingehalten. Zusätzlich wird der oben genannte Lichteinfallswinkel von 45° zur nördlichen Nachbarbebauung eingehalten.

Damit kann sowohl für die nördlich angrenzende Bestandsbebauung als auch für das Vorhaben selbst von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen ausgegangen werden.

Nach Westen und Osten finden aufgrund der vorhandenen nicht überbauten Gleisanlagen und des unbebauten nördlichen Vorplatzes keine Überdeckungen von Abstandsflächen durch gegenüberstehende Gebäude statt.

Nach Süden fallen Abstandsflächen auf die Bahnflächen mit der Gleishalle. Hier werden die Abstandsflächen von 0,4 H nicht eingehalten. Ab der Ebene E+1 wird jedoch der Lichteinfallswinkel von 45° erreicht. Gleichermaßen fallen Abstandsflächen der Gleishalle auf das zukünftige Projekt. Auf der Ebene E+0 wird diese mit einem Winkel von ca. 50° leicht überschritten. Aufgrund der in dieser Ebene festgesetzten Einzelhandels- und Gastronomienutzung muss hier der Lichteinfallswinkel von 45° nicht zwingend eingehalten werden, um gesunde Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Gemäß Art. 45 Abs. 3 BayBO wären bei diesen Nutzungen auch Aufenthaltsräume ohne Fenster zulässig.

Auf Grundlage des Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO wird festgesetzt, dass die Abstandsflächen gelten, die sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung ergeben. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung der Aufenthaltsräume ist in allen Geschossen gegeben. Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt, nachbarschutzrechtliche sowie öffentliche Belange finden Berücksichtigung. Auf Grundlage der Projektpläne wurde ein Brandschutzkonzept erstellt, das die Festsetzungen mit den Anforderungen des Brandschutzes plausibilisiert.

5.4 Dachform und Dachaufbauten

Das Basisgebäude entlang der Arnulfstraße erhält im Bereich, für den eine Wandhöhe von maximal 21 m festgesetzt wird, ein Flachdach. Im Bereich des Basisgebäudes, der mit einer maximalen Firsthöhe von 35,5 m festgesetzt ist, ist in baulicher Verlängerung des zukünftigen Randbau Nord des neuen Empfangsgebäudes ein leicht geneigtes Dach mit einer Neigung von ca. 2,5° vorgesehen. Da Dächer mit einer Neigung bis 10° als Flachdächer gelten, kann dieses leicht geneigte Dach als Flachdach

bezeichnet werden. Der Hochpunkt ist mit einem Flachdach vorgesehen, das durch eine Attika nach oben abgeschlossen wird. Die Festsetzungen gewährleisten, dass das Projekt in seiner baulichen Gestalt und städtebaulichen Figur als Baustein der Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof umgesetzt wird und in der Folge seine ganzheitliche Wirkung entfalten kann.

Um die bauliche Erscheinungsform nicht durch technische Anlagen zu verunklaren, wird die erforderliche Gebäudetechnik weitgehend innerhalb der Gebäudekubatur untergebracht. Damit entsteht ein Baukörper, der der städtebaulichen Lage und der Aufwertung dieses wichtigen zentralörtlichen Bereiches gerecht wird. Entsprechend wird festgesetzt, dass technische Dachaufbauten und technische Anlagen, die über die realisierten Wandhöhen ragen, nicht zulässig sind.

Lediglich auf dem Dach des Bereiches des Bauraums, für den eine Wandhöhe von 21 m als Höchstmaß festgesetzt ist, sind Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie und technische Dachaufbauten (z.B. Aufzugsüberfahrten, Entlüftungen) bis zu einer Höhe von maximal 1,4 m über der realisierten Wandhöhe zulässig. Dies ermöglicht die Nutzung klimafreundlicher Energien und trägt den funktionalen Anforderungen an das Gebäude Rechnung. Die Regelung, dass diese Anlagen mindestens um das die realisierte Wandhöhe übersteigende Maß von den Gebäudeaußenkanten abzurücken sind, bewirkt, dass die Dachaufbauten vom Straßenniveau aus kaum wahrgenommen werden. Die Anforderung an die technische Gebäudeausstattung gemäß Art. 44a BayBO (Solaranlagen) ist damit erfüllt.

Um die Reinigung und Wartung der Fassaden des Gebäudes zu ermöglichen, sind generell Befahranlagen auf den Dächern zulässig.

In Teilbereichen des neuen Bürogebäudes sind durch die geschossweise Staffelung die Nutzung der Dachflächen mit Dachterrassen möglich. Dies betrifft die Ebene E+5 mit der auf der Ebene liegenden Dachflächen des Basisgebäudes. Hier sind Dachterrassen in begrenztem Flächenumfang und maximal 180 m² zulässig. Die Absturzsicherungen in Verbindung mit Bereichen für eine intensive Dachbegrünung sind um das die realisierte Wandhöhe übersteigende Maß von den Gebäudeaußenkanten abzurücken, um zurückhaltend in Erscheinung zu treten.

Zur Vermeidung störender Elemente an den Gebäudekubaturen sind Antennen, Satellitenempfangsanlagen sowie Mobilfunkanlagen an den Fassaden unzulässig und bei Bedarf nur auf dem obersten Technikgeschoss (E+17) zulässig.

5.5 Über- und unterbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche (Bauraum) wird durch eine Baugrenze, in Kombination mit Baulinien, festgesetzt. Der Bauraum ist deckungsgleich mit dem Baukörper der Vorhabenplanung und sichert damit die Umsetzung der gewünschten Baukörperkonfiguration.

Die Festsetzung von Baulinien im nordwestlichen Bereich des Bauraums erfolgt aus städtebaulichen Gründen. Mit der Festsetzung dieser Baulinien wird die nordwestliche Gebäudeecke gesichert und die Arnulfstraße räumlich gefasst. Damit wird der stadträumlichen Situation und dem formulierten Ziel einer Entwicklung eines eigenständigen Stadtbausteins Rechnung getragen.

Im südöstlichen Übergangsbereich zum geplanten Neubau des Empfangsgebäudes und dessen nördlichen Randbau werden keine Baugrenzen festgesetzt, um mögliche Konflikte mit dem durch Fachplanungsrecht (Planfeststellung PFA 2) überplanten Bereich zu vermeiden. In diesem Übergangsbereich enthält der Bebauungsplan neben der Festsetzung einer Überbauung und der Mindesthöhe für den hier vorgesehenen Durchgang in einer Höhe von 6,5 m zum Vorplatz Nord nur hinweisliche Darstellungen (widmungskonforme Überplanung von Bahnflächen), wie z.B. die vorgeschlagene Gebäudeform mit Überlagerung der nachrichtlichen Kennzeichnung der Bahnanlagen. Die Höhe korreliert mit der Geschosshöhenentwicklung der Gebäude und stellt die Befahrbarkeit der Bahnflächen z.B. durch Rettungsfahrzeuge sicher.

Die beiden Untergeschosse des Vorhabens überschreiten sowohl im Süden als auch im nordöstlichen Bereich des Plangebiets die festgesetzten Baugrenzen. Die Überschreitung der südlichen Baugrenze durch die Untergeschosse E-Z und E-1 hängt mit der Umverlegung des Mischwasserkanals DN 1300 zusammen, der zukünftig südlich des Neubaus des Sarnberger Flügelbahnhofs verläuft. Die Untergeschosse binden baulich bis an die zukünftige Bohrpfahlwand des umverlegten Mischwasserkanals an. Dieser Bereich wird nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Um die Unterbauung planungsrechtlich und in Übereinstimmung mit dem Fachplanungsrecht zu ermöglichen, ist der Bereich zwischen südlicher Baugrenze und Grenze des Geltungsbereichs als bauliche Anlage unter der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) festgesetzt und mit dem Hinweis einer widmungskonformen Überplanung von Bahnflächen überlagert.

Im nordöstlichen Teilbereich setzt der Bebauungsplan ebenfalls eine bauliche Anlage unter der Geländeoberfläche (b.A.u.G.) fest, um die unterirdischen Gebäudeteile des Neubaus des Sarnberger Flügelbahnhofs entsprechend der Projektplanung umsetzen zu können. Da dieser Bereich von Bahnbetriebszwecken freigestellt wird, liegt hier keine widmungskonforme Überplanung von Bahnflächen vor.

Die westliche und die südliche Baugrenze und die Baulinien im nordwestlichen Bereich des Bauraums halten die zukünftige Freistellungsgrenze ein. Um jedoch die Realisierung der aufgesetzten Fassadenbauteile des Neubaus des Sarnberger Flügelbahnhofs zu ermöglichen, wird festgesetzt, dass vorgehängte Fassaden ab dem 2. Obergeschoss die westliche Baugrenze und die westliche Baulinie um maximal 0,7 m und die südliche Baugrenze um maximal 0,3 m überschreiten dürfen. Diese Fassadenbauteile können damit um das festgesetzte Maß auf Bahngrund auskragen. Deshalb ist der Bereich zwischen westlichem Rand des Bauraums und Geltungsbereichsgrenze hinweislich als Bahnanlage dargestellt, der Bereich zwischen südlicher Baugrenze und Geltungsbereichsgrenze als widmungskonforme Überplanung von Bahnflächen.

In der Mitte und in der nordwestlichen Ecke des Bauraums sind der bestehende Mischwasserkanal bzw. die beiden bestehenden Entwässerungsleitungen als hinweisliche Darstellung erkennbar.

Im Zusammenhang mit einer gastronomischen Nutzung ist auf der nordöstlichen Freifläche im Bereich der Fläche, die mit b.A.u.G. festgesetzt ist, ein Wirtsgarten zulässig. Damit wird die Belebung und Aufwertung des nördlichen Vorplatzes unterstützt.

5.6 Werbeanlagen

Um der Gefahr des stadtgestalterisch negativen Erscheinungsbildes zu begegnen und Störungen durch Werbeanlagen oder durch Anordnung von Werbeanlagen an ungeeigneten Stellen zu vermeiden, werden solche Anlagen nach Art, Lage, Umfang und Größe beschränkt.

Die Wirkung der Gebäude und hier speziell des zukünftigen Hochpunkts sollen durch Werbung nicht dominiert werden und als Orientierungspunkt nicht durch Werbung überfrachtet werden.

Werbung ist nur an der Stätte der Leistung und innerhalb des Bauraumes zulässig. Sie muss sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialwahl in die Architektur, die Fassaden und in das Straßen- und Ortsbild einfügen und dürfen nur parallel und senkrecht zur Fassadenfläche angeordnet werden. Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, sich bewegende Werbeanlagen (wie zum Beispiel Light-Boards, Videowände sowie Skybeamer, Laserstrahlen und ähnliche Einrichtungen) sind unzulässig, um ein ruhiges Erscheinungsbild zu gewährleisten.

Um eine Verunklarung der Gebäudekubaturen zu vermeiden, sind Werbeanlagen ausschließlich auf den Ebenen E+0 und/oder E+1 in Form von Firmennamen in Einzelbuchstaben und/oder Firmenlogos mit einer maximalen Höhe von 0,80 m zulässig. Damit können die gewerblichen Nutzungen in den vorgenannten Geschossen beworben werden.

Um das Vorhaben, vor allem aber den Hauptbahnhof insgesamt, nach außen zu repräsentieren, ist am Hochpunkt je Gebäudeseite eine Werbeanlage in Form eines Logos mit dem Schriftzug „DB“ im Bereich der Ebenen E+16 und/oder E+17 bis zu einer maximalen Höhe von 5,5 m zulässig. Diese Festsetzung ermöglicht die Anbringung des DB-Logos (siehe unverbindliche Darstellung in den Projektplänen). Damit kann der Bahnhof innerhalb des Stadtgefüges visuell markiert und die Orientierung für Reisende erleichtert werden.

Für den gesamten Hauptbahnhof wird ein gesamtgestalterisches Werbekonzept entwickelt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stellen hierfür die ersten Parameter. Um im Rahmen eines möglichen Werbekonzeptes für den gesamten Hauptbahnhof München (inkl. dem neuen Empfangsgebäude) Spielräume zu eröffnen, wird

festgesetzt, dass geringfügige Abweichungen von den vorgenannten Festsetzungen der Werbeanlagen ausnahmsweise möglich sind.

5.7 Grünordnung

Um eine gewisse Kompensation der vollständigen Versiegelung des Planungsgebietes zu erreichen, wird festgesetzt, dass Dachflächen zu begrünen sind. Neben ökologischen Vorteilen hat die Dachbegrünung auch positive Auswirkungen auf die kleinklimatische Situation und die Regenwasserretention. Die Festsetzungen gewährleisten entsprechende Wuchsbedingungen für eine extensive Begrünung sowie eine möglichst hohe Wasserspeicherkapazität.

Für die Errichtung von Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie werden gesonderte Regelungen getroffen, so z.B. für die Errichtung in Kombination mit einer Dachbegrünung. Diese soll in Form einer flächenmäßig übereinander angeordneten Kombination der Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie mit Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm erfolgen.

Von der Dachbegrünung ausgenommen sind lediglich teil- und volltransparente Hofüberdachungen, technische Anlagen und nutzbare Dachterrassen. Zusätzlich zur Dachbegrünung in Kombination mit Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie wird der Dachaufbau auch für eine Regenwasserretention (z.B. Retentionsboxen) hergestellt.

Dies leistet einen Beitrag zur Bewältigung von Starkregenereignissen an dem sonst stark versiegelten Standort. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung eines angenehmen Mikroklimas auf den Dachterrassen, sind diese in Teilen mit einer intensiven Begrünung zu versehen. Durch extensive und intensive Begrünung der Dachflächen wird ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation und durch den ergänzten Dachaufbau, z.B. mit Retentionsboxen, zur Regenwasserretention im Sinne des Schwammstadtprinzips geleistet.

Aufgrund der starken Versiegelung und Überbauung des Vorhabengebietes gibt es keine Versickerung mittels oberirdischer Versickerungsflächen oder Rigolen entsprechend der Entwässerungssatzung der LHM. Das anfallende Niederschlagswasser kann somit in den örtlichen Mischwasserkanal eingeleitet werden.

Artenschutz

Um regelmäßige Kollisionen von Vögeln mit Fenstern und sonstigen Glasflächen soweit wie möglich zu vermeiden, ist festgesetzt, dass großflächige Glaselemente entsprechend den Anforderungen des Vogelschutzes (z.B. Verwendung von geeigneten reflexionsarmem, mattiertem, bedrucktem Glas oder geeignete Maßnahmen, die für Vögel kenntlich sind) auszuführen sind. Auf die diesbezüglichen Empfehlungen aktueller Leitfäden wie z. B. der „Hinweise zur Vermeidung von Vogelverlusten an Glaselementen“ der Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten von 2019 oder in Schmid et al. (2012) - Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht; Schweizerische Vogelwarte Sempach wird hingewiesen. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist nachzuweisen, dass die verglasten Elemente so beschaffen sind, dass Vogelerschlag verhindert werden kann.

Spektralbereich und Farbtemperatur des Lichts haben maßgeblichen Einfluss auf die Anlockwirkung künstlicher Beleuchtung für Insekten. Ergänzend sollte die Aufhellung der Umgebung durch eine Optimierung von Leuchtpunkthöhe und Abstrahlwinkel der Lampen minimiert werden. Damit eine Beeinträchtigung von gegenüber nächtlichen Lichtemissionen empfindlichen Arten vermieden wird, sollten Niedervolt-Beleuchtungsanlagen mit Wellenlängen unter 540 nm (Blau- und UV-Bereich) sowie mit einer korrelierenden Farbtemperatur unter 2700 Kelvin verwendet werden. Leuchtpunkthöhe und Abstrahlwinkel sind so zu wählen, dass lediglich eine Beleuchtung der erforderlichen Flächen erfolgt

5.8 Erschließung

5.8.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erschließung des Vorhabens am Starnberger Flügelbahnhof (SFB) für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Arnulfstraße. Von hier aus ist die Tiefgarage für die pflichtigen Kfz- und Fahrradabstellplätze anfahrbar. Durch den ein- und ausfahrenden Verkehr entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, dessen Auswirkung in einer Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) untersucht wurde. Die VTU vergleicht dabei den Prognose Nullfall (ohne Planung) und den Prognose Planfall (mit Planung) für den Prognosehorizont 2030. Berücksichtigung findet dabei auch der Neubau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes.

Beim Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau werden alle heute schon vorhandenen Kfz-Verkehrsbeziehungen bzw. Erschließungsfunktionen im öffentlichen Straßenraum des Bahnhofsumfeldes aufrechterhalten.

In der Bilanz des zukünftigen Kfz-Neuverkehrs durch das geplante Bauvorhaben am Starnberger Flügelbahnhof bis 2030 ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 690 Kfz-Fahrten/Tag prognostiziert. Darin sind 24 Schwerverkehrs-Fahrten/Tag enthalten.

Prognose Nullfall

Der Prognose Nullfall 2030 beinhaltet die zu erwartende Verkehrsentwicklung im Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs unabhängig von den geplanten Bauvorhaben. Die Verkehrsbeziehungen bzw. Verkehrsführung im Bahnhofsumfeld sind dieselben wie heute (analog zum Planfall 1).

Für die Knotenpunkte im weiteren Umfeld des Bahnhofs ist eine deutliche Verkehrssteigerung zu erwarten. Diese prognostizierten Zunahmen im Tagesverkehr für den Prognose-Nullfall 2030 bewegen sich in Größenordnungen von 11% bis zu 56%.

Prognose-Planfall

Bei der Betrachtung des Prognose-Planfalles wird zwischen 2 Planfällen unterschieden:

- Prognose-Planfall 1:
Ohne Sperrung des östlichen Bahnhofsvorplatzes für den MIV
- Prognose-Planfall 2:
Mit Sperrung des östlichen Bahnhofsvorplatzes für den MIV

Prognose-Planfall 1: Ohne Sperrung des östlichen Bahnhofsvorplatzes für den MIV
 Der Prognose Planfall 1 definiert sich durch die Addition des durch das Bauvorhaben zusätzlich generierten Verkehrs und des Prognose-Nullfalls 2030. Für diesen Planfall 1 2030 wird davon ausgegangen, dass sich im öffentlichen Straßenraum im Bahnhofsumfeld für die Verkehrsbeziehungen bzw. Verkehrsführung keine signifikanten Veränderungen ergeben. Eine Ausnahme bildet die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der SWM (Stadtwerke München) für das dritte Tram-Gleis geplante Änderung an der Arnulfstraße; diese Änderung hat aber keine Auswirkungen auf die Verkehrsverteilung bzw. Prognoseberechnung.

Prognose-Planfall 2: Mit Sperrung des östlichen Bahnhofsvorplatzes für den MIV
 Im Zuge der langfristigen Änderungen im Umfeld des Hauptbahnhofs wird auch eine Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV angestrebt. Die Anbindung des Empfangsgebäudes würde dabei zu einem Großteil von Süden aus über die Bayerstraße erfolgen. Da diese Anbindung im Planfall 2 deutlich eingeschränkt wird, ist zu erwarten, dass ein Großteil des Ziel- und Quellverkehrs über die Arnulfstraße abgewickelt werden wird. Da es für den Prognose-Planfall 2 keinen „eigenen“ Prognose-Nullfall gibt, erfolgt der Vergleich mit dem Prognose Nullfall 2030 mit dem für den MIV geöffneten Bahnhofplatz.

Die Verkehrszahlen für die Arnulfstraße im Bereich des Sarnberger Flügelbahnhof sind wie folgt:

Arnulfstraße östlich Seidlstraße	Bestand	Prognose-Nullfall 2030	Prognose-Planfall 2030
Prognose-Planfall 1	ca. 7.000 Kfz/Tag	ca. 7.900 Kfz/Tag	ca. 8.500 Kfz/Tag
Prognose-Planfall 2	ca. 7.000 Kfz/Tag	ca. 7.900 Kfz/Tag	ca. 8.900 Kfz/Tag

Im Planungsfall 1 ist für die angrenzende Arnulfstraße damit ein Zuwachs im Tagesverkehr gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 von ca. 8 % zu erwarten. Im weiteren angrenzenden öffentlichen Straßennetz liegt der prozentuale Zuwachs im täglichen Kfz-Verkehr unter 2 %.

Im Planungsfall 2 ergeben sich durch die Sperrung des Bahnhofplatzes für den Motorisierten Individualverkehr teils erhebliche Veränderungen der Verkehrsbelastungen im direkten Bahnhofsumfeld des Sarnberger Bahnhofes. Für die Arnulfstraße östlich der Seidlstraße in Fahrtrichtung Osten würde sich der Verkehr verringern, in Fahrtrichtung Westen erhöhen (im Vergleich zum Prognose Nullfall wäre ein Zuwachs von bis zu 15 % zu erwarten). Durch die Sperrung des Bahnhofplatzes für den Kfz-Verkehr würde der Verkehr an Straßenabschnitten im erweiterten Planungsumfeld des Hauptbahnhofs zum Teil zunehmen (Paul-Heyse-Unterführung + 13 %, Paul-Heyse-Straße südlich Bayerstraße + 7 %), wenngleich diese Verkehrsmengenzuwächse nur in sehr geringen Anteilen (<

4 %) vom Bauvorhaben des Planungsvorhabens Neubau Hauptbahnhof ausgelöst werden, sondern vielmehr durch die veränderte Verkehrsführung.

Während der maßgeblichen Abendspitzenstunde hat das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen an den untersuchten Knotenpunkten nur einen Anteil von 1-2 % an den prognostizierten Gesamtprognosebelastungen der Knotenpunkte. Diese geringen Verkehrszunahmen durch das Bauvorhaben liegen an allen Knotenpunkten im Toleranzbereich von normalen werktäglichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen im Straßennetz.

Der durch das Bauvorhaben generierte Neuverkehr hat damit keinen bzw. einen sehr geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Umfeld des Vorhabens.

Eine Verschlechterung der nach den Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS maßgeblichen Qualitäts-Stufen („A“ = beste bis „F“ = schlechteste Qualität) gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 ist nicht festzustellen.

Dies trifft insbesondere auch für den Knotenpunkt Arnulfstraße/Paul-Heyse-Unterführung/Seidlstraße zu, der bedingt durch die allgemeine Verkehrszunahme schon im Prognose-Nullfall die Qualitätsstufe „F“ aufweist. Der durch das Vorhaben des Starnberger Flügelbahnhofs ausgelöste Verkehr trägt an dem Knotenpunkt nur im Umfang von rund 1 % bei. Verbesserungen der Leistungsmöglichkeiten auf die Stufe „D“ wären durch Optimierung des Signalprogramms zu erreichen. Diese können aber im Rahmen eines Bebauungsplanes nicht festgesetzt werden, werden aber der zuständigen Dienststelle vorgeschlagen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass allein durch den zusätzlichen Verkehr aus den Bauvorhaben im Umfeld des Hauptbahnhofes keine wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Verkehrsabläufe zu erwarten sind. Der durch das Bauvorhaben generierte Neuverkehr hat keinen bzw. nur einen sehr geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte. Eine Verschlechterung der nach Berechnung maßgeblichen Qualitätsstufen gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 ist nicht festzustellen.

Die Landeshauptstadt München weist darauf hin, dass dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Stand Mai 2019 die Fortschreibung der Basisprognose mit aktualisiertem Prognose-Nullfall 2030 vorliegt. Im Vergleich zu dem unterstellten Prognose-Nullfall 2030 der vorliegenden Verkehrsuntersuchung weist der aktualisierte Prognose-Nullfall mit aktualisierten Strukturdaten an den untersuchten Knotenpunkten teils deutlich niedrigere Werte auf. Infolgedessen wären bei Neuberechnung der Planfälle 1 und 2 für die untersuchten Knotenpunkte bessere Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS zu erwarten. Dies gilt es bei der Betrachtung und Bewertung der in dieser Verkehrsuntersuchung ermittelten Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte und der darauf gründenden Schlussfolgerungen zu berücksichtigen.

Die beschriebenen Maßnahmen an den untersuchten Knotenpunkten zur Leistungs-ertüchtigung sind nicht ursächlich im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben zu

sehen. Den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung nach zeigen sie die Auswirkungen der Gesamtentwicklung des Großraumes München auf die Stadtmitte und den Bereich rund um den Hauptbahnhof.

Es bleibt festzuhalten, dass bereits der Prognose-Nullfall 2030 ein derart differenziertes Bild mit einer Vielzahl von grenzwertig leistungsfähigen Fahrbeziehungen zeigt, so dass bereits ohne Eingriffe in das bestehende Straßennetz Kapazitätsgrenzen in den Spitzenstunden erreicht werden. Diese Veränderungen sind den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung zufolge Resultat der Gesamtentwicklung des Großraumes München und deren Auswirkung auf die innerstädtischen Bereiche, einschließlich des Umfelds des Münchner Hauptbahnhofs.

Auch bei einer neuerlichen Fortschreibung für den Prognosehorizont 2035 und ff. würde sich keine signifikante Veränderung der Leistungsfähigkeit-Ergebnisse ergeben. Allenfalls wären im Ergebnis bessere Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS zu erwarten. Gemäß aktuell vorliegender Prognosewerte des Prognosehorizonts 2035 wird nach Stand Oktober 2022 davon ausgegangen, dass die Verkehrsmengen mittels Maßnahmen zur Verkehrswende bis 2035 grundsätzlich deutlich reduziert werden können.

Ruhender Verkehr

Im Rahmen der Vorbereitung der Planungen zur Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof wurden in der Rahmenvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und der Bahn (DB Station&Service AG) Regelungen zur Anzahl der Stellplätze und deren Reduzierung getroffen.

Unter Berücksichtigung der nunmehr geplanten Nutzungsverteilung im Neubau Starnberger Flügelbahnhof ergeben sich für das Vorhaben nach Stellplatzsatzung rechnerisch rund 486 Kfz-Stellplätze. Die Stellplatzsatzung erlaubt eine Reduzierung der ermittelten Anzahl der Stellplätze z.B. aufgrund der innerörtlichen Lage, der Lagegunst an Haltepunkten des ÖPNV und durch Ablösevereinbarungen. Gemäß § 4 Abs. 2a der Stellplatzsatzung sind in Zone I (innerörtliche Lage) aber mindestens 25 % der ermittelten Stellplätze herzustellen. Aufgrund der Lage des Vorhabens in Zone I ergeben sich für das Vorhaben 121 Stellplätze ($486 \times 0,25$). Diese werden in einer 2-geschossigen Tiefgarage mit Zu- und Ausfahrt über die Arnulfstraße nachgewiesen. Mit den festgesetzten 121 Stellplätzen und Regelungen im Durchführungsvertrag zu Ablösebeiträgen ist der Stellplatznachweis vollständig erbracht.

Für die festgesetzte Einzelhandelsnutzung sind eine Anzahl von maximal 28 Stellplätzen vorgesehen. Diese 28 Stellplätze sind ein Teil der festgesetzten 121 Stellplätze.

In der Planzeichnung ist der Zufahrtsbereich zur Tiefgarage mit dem ergänzenden Hinweis „TG“ festgesetzt. Diese Festsetzung in Verbindung mit der Festsetzung der Ladetasche gewährleistet insgesamt eine geordnete Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Fußgängerquerung. Die Fußgängerquerung wird während der Bauphasen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke verlegt und soll mit Abschluss an dieser Stelle rückgebaut werden.

Mit der maximal zulässigen Anzahl der Stellplätze wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsreduzierung im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs erreicht. Die Festsetzung berücksichtigt die hohe Lagegunst mit direktem Anschluss am zentralen Verkehrs- und Mobilitätsknoten Münchens und als intermodale Schnittstelle der Verkehrsbewegungen. Sie führt auch nicht zu einer Erhöhung der Lärm- und Luftbelastung.

Anlieferung

Für den Lieferverkehr des Einzelhandels ist auf der Nordseite des Gebäudes eine Anlieferungszone in Form einer Liefertasche vorgesehen, die über die Arnulfstraße durch Rangieren angedient wird. Hier können bis zu drei Lieferfahrzeuge gleichzeitig in einer eingehausten Lieferzone be- und entladen werden. Eine Anlieferung im Vorwärtssinn ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und Platzbedarfe in diesem Vorhaben nicht umsetzbar. In der Planzeichnung ist der entsprechende Zufahrtsbereich mit dem Hinweis „Anlieferung“ festgesetzt. Eine Anlieferung über den nördlichen Vorplatz soll damit ausgeschlossen werden.

5.8.2 Fahrradabstellplätze

Der Nachweis der mit dem Vorhaben ausgelösten Fahrradabstellplätze ist entsprechend der Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) in Verbindung mit den Festlegungen in der Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 2017 zu führen.

Für die notwendigen 160 Fahrradabstellplätze wird bis zur Inbetriebnahme des neuen Empfangsgebäudes auf dem Flst. Nr. 6803 der Gemarkung München, Sektion IV eine Zwischenlösung im Bereich des westlich angrenzenden Grundstücks „Flügel Arnulfstraße“ (Flst. Nr. 6856 der Gemarkung München, Sektion IV) eingerichtet. Nach Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes werden die Fahrradabstellplätze dann dort nachgewiesen. Eine Unterbringung von Fahrradabstellplätzen im Neubau des Starnberger Flügelbahnhofes ist demnach nicht erforderlich. Durch das attraktive Angebot an oberirdischen Fahrradstellplätzen soll die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads erhöht und damit ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten gefördert werden.

5.8.3 Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Derzeit sind in der Arnulfstraße am bestehenden Bahnhofsgebäude Bushaltestellen situiert. Diese wurden für die laufenden und anstehenden Vorhaben im Bereich des Hauptbahnhofs München bauzeitlich verlegt. Nach Fertigstellung der Vorhaben ist im Zielzustand beabsichtigt, eine verkehrliche Neuordnung mit einer neuen Verteilung der verkehrlichen Funktionen in diesem Bereich vorzunehmen. Eine Festlegung von Ersatzflächen im Zielzustand ist erst mit der verkehrlichen Neuordnung möglich. Hierbei werden auch die Anliefervorgänge für den Neubau berücksichtigt.

5.8.4 Wegeverbindungen

Durch die in der Planfeststellung und in der Projektplanung für die Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof entwickelten neuen Wegeverbindungen bzw. Passagen werden die Fahrgastströme und Streckenführungen deutlich verbessert. So gewinnen die

Anbindungen von und zur Gleishalle und von der Arnulfstraße zum Querbahnsteig beim Sarnberger Flügelbahnhof durch die barrierefreie Erreichbarkeit an Attraktivität mit entsprechend positiven Auswirkungen für die Nutzung des ÖPNV.

Derzeit verläuft eine nicht barrierefreie Wegebeziehung vom Querbahnsteig des Sarnberger Flügelbahnhofs durch das Untergeschoss des Sarnberger Flügelbahnhofs in den westlichen Teil des S-Bahn-Sperrengeschosses sowie durch das bestehende Gebäude zum Vorplatz Nord. Diese Wegeverbindungen werden zukünftig an anderer Stelle wieder hergestellt.

Die zukünftige Wegeverbindung vom Querbahnsteig Sarnberger Flügelbahnhof zum S-Bahn-Sperrengeschoss geht mit einer deutlichen Qualitätssteigerung einher. Über den Bahnsteig des Gleises 26 kann der Weg bei einer unwesentlich längeren Wegstrecke zukünftig barrierefrei erfolgen. Die Breite des Bahnsteigs 26 beträgt auf Höhe des Neubaus Sarnberger Flügelbahnhof bis zum neuen Abgang zum S-Bahn-Sperrengeschoss bis zu 16,5 m. Damit wird eine attraktive und zeitgemäße Anbindung des Querbahnsteigs an die einzelnen Nutzungsbereiche des Hauptbahnhofes (Empfangsgebäude, S-Bahn-Sperrengeschoss) geschaffen.

Zusätzlich wird vom Querbahnsteig Sarnberger Flügelbahnhof, der eine Breite von bis zu 10 Metern aufweisen wird, ein bisher nicht vorhandener, direkter und barrierefreier Zugang zur Arnulfstraße geschaffen.

Die neuen Wegeverbindungen wurden im Rahmen einer Personenstromanalyse hinsichtlich der Leistungsfähigkeit geprüft. Das Gutachten weist nach, dass die künftige Führung der Fahrgastströme mit den daraus resultierenden Flächenbedarfen im Einklang stehen, und dass weder Leistungsfähigkeitsengpässe noch Sicherheitseinschränkungen zu erwarten sind. Sämtliche künftig zur Verfügung stehenden Flächen sind – auch unter Prognosebelastung – ausreichend dimensioniert.

In der PFA 1 (Rückbau und Anpassung des Sarnberger Flügelbahnhofs) werden die neuen Wegeverbindungen sowie die barrierefreie Anbindung verbindlich geregelt. Darüber hinaus gehende Regelungen sind in dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht erforderlich.

5.9 Brandschutz

Der Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofs ist sowohl statisch als auch brandschutztechnisch ein eigenständiges Gebäude. Deshalb muss das Gebäude eigenständig durch die Feuerwehr angefahren werden können.

Dies ist neben der Arnulfstraße jedoch nur über die an das Planungsgebiet angrenzenden Flächen des Vorplatzes Nord und die zukünftige Passage zwischen dem Sarnberger Flügelbahnhof und der Gleishalle möglich.

Diese Flächen sind Teil des PFA 2 (Neubau Empfangsgebäude).

Das Gebäude wird gesprinkelt und mit einer Brandmeldeanlage versehen. Durch die

Planung von Sicherheitstreppehäusern muss im Brandfall nicht angeleitet werden, da alle Rettungswege baulich nachgewiesen werden können.

Zwischen der geplanten Neubebauung und den im Westen und Süden an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angrenzenden Flächen im Geltungsbereich des Fachplanungsrechts (Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und Passage zwischen Starnberger Flügelbahnhof und Gleishalle) bestehen brandschutztechnische Wechselwirkungen.

Diese werden im Rahmen eines übergeordneten Brandschutzkonzeptes für den gesamten Knotenpunkt Hauptbahnhof berücksichtigt.

5.10 Lärmschutz

5.10.1 Verkehrslärm (Immissionen auf das Planungsgebiet)

Am neu geplanten Starnberger Flügelbahnhof ist mit erheblichen Einwirkungen durch den Verkehrslärm zu rechnen. So werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für vergleichbare Kerngebiete nach § 7 BauNVO (MK, 65/55 dB(A)) tagsüber insbesondere an der Nord-, West und Ostfassade mit Werten von rund 71 dB(A) um bis zu 6 dB(A) überschritten.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (MK, 64/54 dB(A)) werden tagsüber ebenfalls um bis zu 7 dB(A) überschritten. Die Überschreitungen treten am Tag an den Nord-, West und Ostfassaden auf und resultieren aus der Überlagerung der Schallemissionen aus Straßen- / Eisenbahn- und Trambahnverkehr.

Da keine Wohnungen geplant sind, entsteht nachts keine Betroffenheit und kein besonderer Schutzanspruch.

Ein Abrücken von der Lärmquelle sowie aktive Schallschutzmaßnahmen sind aus städtebaulichen Gründen nicht umsetzbar, sodass der Schallschutz über passive Maßnahmen am Gebäude erfolgen muss.

Die Mindestanforderungen an den passiven Schallschutz der Gebäude durch Schalldämmung der Außenbauteile (Wände, Fenster etc.) werden in der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ geregelt. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sind nach der jeweils aktuellen und als technische Baubestimmung eingeführten Fassung der DIN 4109-1 zu bemessen.

Die nach DIN 4109-1 zu erwartenden „maßgeblichen Außenlärmpegel“ entsprechen einer Einordnung in die Lärmpegelbereiche II bis V. An den belasteten Fassaden bewegt sich das erforderliche Gesamtschalldämmmaß somit im Bereich von 30 dB bis 40 dB.

Bei Anordnung von Büroräumen oder anderen gewerblichen Nutzungen in Bereichen mit einem Verkehrslärmpegel von mehr als 64 dB(A) tags muss neben dem ausreichenden Schallschutz durch technische Maßnahmen an den Gebäuden entsprechend den Anforderungen der DIN 4109 (ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile) zusätzlich die erforderliche Belüftung sichergestellt werden, sofern diese Büroräume nicht über ein weiteres Fenster an einer Verkehrslärm abgewandten

Gebäudeseite (Beurteilungspegel < 65 dB(A)) belüftet werden können. Sofern dies aus grundrisstechnischen Gründen nicht möglich ist, müssen Fenster von Büroräumen mit einer mechanischen Belüftungseinrichtung ausgestattet werden.

5.10.2 Reflexionen durch das Vorhaben auf die Umgebung

Durch den neuen Baukörper des Sarnberger Flügelbahnhofs entstehen Reflexionen, die in der schalltechnischen Untersuchung geprüft wurden.

Im Ergebnis bewirkt der neue Baukörper des Sarnberger Flügelbahnhofs gegenüber dem jetzigen Bestand geringfügige Pegelerhöhungen von ca. 0,6 dB(A), die als schalltechnisch vernachlässigbar einzustufen sind. An einzelnen Immissionsorten ist mit stärkeren Erhöhungen zu rechnen, an diesen werden die Immissionsgrenzwerte jedoch eingehalten.

Unter Berücksichtigung der Planungsziele, nämlich der Entwicklung eines eigenständigen Stadtbausteins im Kontext der Gesamtmaßnahme für den Hauptbahnhof sind die zusätzlich entstehenden Verkehrslärmbelastungen, auch soweit sie bereits im Bestand im gesundheitsgefährdenden Bereich liegende Belastungen betreffen, hinzunehmen.

Die Aufwertung des Areals des Sarnberger Flügelbahnhofs liegt im öffentlichen Interesse. Eine deutliche Zurücknahme der Bebauung zur Reduzierung des entstehenden Verkehrs widerspräche der gebotenen Innenverdichtung, dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und den städteplanerischen Zielen für diesen Bereich. Im Verhältnis hierzu sind die hierdurch prognostizierten zusätzlich entstehenden Belastungen außerhalb des Planungsgebiets noch zumutbar, da die Erhöhung der Lärmwerte um 0,6 dB im für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbaren Bereich liegt. Ungeachtet dessen und unabhängig von der konkreten Planung ist davon auszugehen, dass durch den laufenden Ausbau der ÖPNV-Angebote (z.B. zweite S-Bahn-Stammstrecke, U-Bahn-Linie U9) und intelligente Mobilitätskonzepte (z.B. Car-Sharing, Erhöhung des Radverkehrsanteils) der Anteil des motorisierten Individualverkehrs und damit die Verkehrslärmemissionen dauerhaft sinken.

5.10.3 Anlagenlärm (Emissionen auf die Umgebung)

Innerhalb des Planungsgebietes werden geräuscherzeugende gewerbliche Nutzungen (Einzelhandel, Büro, Gastronomie) geplant, die zu relevanten Anlagengeräuschen auf die Planung und auf die bestehende Nachbarschaft führen können.

Zum Schutz der umgebenden Bestandsbebauung wurden in der schalltechnischen Untersuchung die Geräusche untersucht, die durch die gewerbliche Nutzung entstehen. So wurden alle schalltechnisch relevanten Betriebstätigkeiten, wie z.B. Be- und Entladetätigkeiten, Parkverkehr, Anlagentechnik und Schallabstrahlungen über die Fassadenflächen im Bereich der Gastronomie geprüft.

Die gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schallschutz fließen erst nach Vorliegen der detaillierten Hochbauplanung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens als Auflagen ein. Das Gutachten zeigt aber die grundsätzliche Umsetzbarkeit des Projektes und die Einhaltung der Richtwerte auf.

Regelungen, die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens beauftragt werden können, sind unter anderem:

- Hochabsorbierende Seitenwände im Bereich von Lüftungs- und Klimaaggregaten
- Mindestschalldämmung des Tores der Anlieferung
- Auskleidung der Tiefgaragenrampe mit hochschallabsorbierendem Material
- Geräuscharme Ausführung des Tores und der Überfahrrinne der Tiefgarage
- Mindestschalldämmung von Glasfassaden von Gastronomienutzungen
- Begrenzung der Anzahl der Stellplätze für die Einzelhandelsnutzung
- Detaillierte Regelungen zu Art, Umfang und Ablauf der Anlieferung (z.B. Anlieferzeiten, Art der Lieferfahrzeuge, Anlieferfrequenz, Schließen des Tores der Anlieferung etc.)
- Festlegung von Schalleistungspegeln und ggf. konkreter Maßnahmen für Lüftungs- und Klimaaggregate (z.B. Kapselung etc.)
- Einhaltung der Vorgaben der Lärminderungstechnik.

5.10.4 Anlagenlärm (Immissionen auf das Planungsgebiet)

Die Einwirkungen aus umliegenden gewerblichen Anlagen/Betrieben (nördlich der Arnulfstraße überwiegend Beherbergungsstätten, vereinzelt Bewirtungsbetriebe, weiteres Gewerbe im Hauptbahnhof durch Umfassungsbauteile abgeschirmt u.a.) auf das Plangebiet wurden im vorliegenden Projekt mit den Projektplänen und den geplanten Nutzungen (vergleichbar mit einem Kerngebiet mit ausschließlich gewerblicher Nutzung) untersucht. Im Ergebnis kann von einer Einhaltung der Orientierungsrichtwerte gem. DIN 18005-1 bzw. der Immissionsrichtwerte gem. TA-Lärm ausgegangen werden. Es ist davon auszugehen, dass die o.g. Einwirkungen als verträglich mit der geplanten Nutzung einzustufen sind.

Von einer Einzelbetrachtung wird deshalb abgesehen. Veränderungen respektive Konkretisierungen des Projektes in den Genehmigungsunterlagen werden in dem zu erstellenden Gutachten in der Genehmigung Eingang finden, der Nachweis auf Einhaltung der Richtwerte wird dann geführt.

5.10.5 Auswirkung Verkehrslärm des Vorhabens auf die Nachbarbebauung

Gemäß der Verkehrslärmprognose 2030 ist mit relativ geringen Zunahmen der Verkehrszahlen durch die Baumaßnahme zu rechnen. Der maßgebliche Verkehr (Straße, Schiene) für den Prognose-Nullfall 2030 entspricht aus schalltechnischer Sicht weitgehend dem Verkehr für den Prognose-Planfall 2030. Der Ziel- und Quellverkehr in und aus dem Planungsgebiet führt zu einer geringfügigen Erhöhung des Beurteilungspegels von 0,1 dB(A).

Im Ergebnis ist dieser Wert aus schalltechnischer Sicht vernachlässigbar und hat keine nennenswerte Auswirkung auf die Nachbarschaft und wird darüber hinaus als Anlagenlärm gemäß TA-Lärm berücksichtigt.

5.10.6 Fazit

Unabhängig von den Festsetzungen auf der planungsrechtlichen Ebene muss nach den bestehenden gesetzlichen Vorgaben im Rahmen des Bauantrages ein Schallgutachten vorgelegt werden. In diesem muss der Nachweis der schalltechnischen Verträglichkeit des geplanten Gebäudes hinsichtlich der Lärmemissionen und -immissionen geführt werden.

Im Rahmen des Bauantrages und anhand der konkreten Baugenehmigungsunterlagen werden dann die entsprechenden Ausführungsmaßnahmen beauftragt. Das hierfür bereits erstellte schalltechnische Gutachten kann Grundlage dafür sein und zeigt bereits im Bauleitplanverfahren die Umsetzbarkeit. Mit dieser Vorgehensweise werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

5.11 Erschütterungen und Sekundärluftschall

Die Erschütterungs- und sekundärluftschalltechnische Untersuchung behandelt die Schwingungen, die am Gleis der Bahn, S-Bahn, U-Bahn und Trambahn entstehen, sich durch den Boden in Form von Bodenwellen zu Gebäuden hin ausbreiten und durch die Fundamente in Gebäude eindringen, wo sie durch die Schwingungen der Decken und Estriche verstärkt als spürbare Erschütterungen und in Form von Sekundärluftschall einwirken.

Im Ergebnis der erfolgten Untersuchungen werden sowohl für die Erschütterungen als auch für den sekundären Luftschall sämtliche Beurteilungskriterien eingehalten, sodass im weiteren Verfahren keine Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

5.12 Elektromagnetische Felder

Die Auswirkungen der an das Planungsgebiet angrenzenden Niederfrequenz-, Hochfrequenz- und Gleichstromanlagen (Oberleitungen, Straßenbahn, S-Bahn-Stammstrecke) wurden anhand der Vorgaben der 26. BImSchV im Rahmen einer fachtechnischen Stellungnahme geprüft.

Im Ergebnis werden die Grenzwerte nach der 26. BImSchV eingehalten bzw. teilweise weit unterschritten.

5.13 Hydrogeologie, Grundwasseraufstau, Versickerung

Grundwasseraufstau

Mit der Lage unmittelbar an der 1. S-Bahn-Stammstrecke liegt der Starnberger Flügelbahnhof bereits im Einfluss- und Aufstaubereich des Bauwerks der 1. S-Bahnstammstrecke bzw. der dort verbliebenen Schlitzwandumschließung.

Aufgrund dessen wird keine zusätzliche Beeinflussung erwartet. Auch für sich betrachtet müsste durch die Baugrube Starnberger Flügelbahnhof mit Aufstauhöhen von überschlägig nur ca. 11 cm gerechnet werden.

Mit der im Zusammenhang mit der Neubaumaßnahme des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes vorgesehenen Grundwasserüberleitung wird eine Einrichtung geschaffen, die den Aufstau großräumig, also auch im Bereich des Sarnberger Flügelbahnhof reduziert. Das hier aufgenommene Grundwasser wird über eine Dükerleitung wieder dem bestehenden System zugeführt, das im Alten Botanischen Garten eine Versickerungsanlage besitzt.

Versickerung

Aufgrund der vollständigen Überbauung des Geltungsbereiches (GRZ 1,0) und der nicht vorhandenen Freiflächen kann innerhalb des Geltungsbereiches weder eine oberirdische Versickerungsfläche angeboten noch eine Versickerung über etwaige Rigolen erfolgen. Niederschlagswasser fällt ausschließlich auf den Dachflächen des Vorhabens an.

Zudem reichen der dichte Trog der Baugrubenumschließung und die Untergeschosse des Vorhabens bis weit in die undurchlässigen Tertiärschichten. Somit verbleiben auch diesbezüglich keinerlei sonstigen zur Versickerung geeigneten Flächen. Die hydrogeologisch sehr ungünstige U-förmige Einkesselung des Bauwerkes des Hauptbahnhofes durch die unterirdischen Bauwerke der 1. S-Bahn-Stammstrecke, der U-Bahnlinien U1/U2 und U4/U5 ermöglichen keine ortsnahe Versickerung.

Aufgrund der genannten Umstände wird eine Erlaubnis zur Einleitung des Niederschlagswassers der Dachflächen in den öffentlichen Mischwasserkanal beantragt.

Ein Antrag zur vorübergehenden Absenkung von Grundwasser (Bauwasserhaltung) und dauerhaften Einbringung von Bauwerken in das Grundwasser (Baugrubenumschließung) wurde im Benehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren zum Rückbau und Anpassung des Sarnberger Flügelbahnhofes (PFA 1) gestellt. Die Wechselwirkungen mit vorhandenen und geplanten Vorhaben wurden hierbei berücksichtigt.

Eine ggf. erforderliche Erweiterung der wasserrechtlichen Genehmigung wird separat beantragt werden.

5.14 Windkomfort

Um die Auswirkungen des Vorhabens mit dem geplanten Hochpunkt hinsichtlich des Windkomforts zu prüfen, wurde ein entsprechendes Gutachten erarbeitet, das die zukünftige Windkomfortsituation für alle zu Fuß Gehenden im bodennahen Außenbereich des geplanten Bürogebäudes am Sarnberger Flügelbahnhof darstellt.

Anhand von meteorologischen Klimadaten und Windkanaluntersuchungen unter Berücksichtigung der Bebauungssituation wurden die untersuchten Bereiche im bodennahen Außenbereich des Gebäudes in Komfortstufen eingeordnet, die bestimmten Nutzungsanforderungen zugeordnet sind.

Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es wurden keine Gefahrenbereiche im Sinne der Kriterien für Personen im bodennahen Außenbereich des Gebäudes des Sarnberger Flügelbahnhofes identifiziert.
- Aufgrund des deutlich höheren Neubaus im Gegensatz zur Ist-Situation muss grundsätzlich mit etwas schlechteren Windkomfortsituationen im bodennahen Außenbereich des Sarnberger Flügelbahnhofes gerechnet werden. Durch die Installation eines Vordaches über dem Querbahnsteig des Sarnberger Flügelbahnhofes und zwischen dem Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofes und der Gleishalle des Hauptbahnhofes könnte die Windkomfortsituation aber deutlich verbessert werden.

Durch die Lage der möglichen Überdachung auf Bahngrund und außerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplans kann dazu auf Ebene des Bebauungsplans keine entsprechende Festsetzung getroffen werden. Dies müsste über die Planfeststellung für das neue Empfangsgebäude (PFA 2) geregelt werden. Unabhängig von einer möglichen Überdachung bietet der geplante Wirtsgarten östlich des Sarnberger Flügelbahnhofes im Zeitraum April bis September einen guten Sitzkomfort.

Nahezu alle Flächen im Nahbereich des Sarnberger Flügelbahnhofs sind für einen längerfristigen Aufenthalt geeignet. Lediglich die Verkehrsflächen an der Arnulfstraße müssen etwas schlechter eingestuft werden, was aber immer noch einer sehr guten Windkomfortsituation entspricht.

5.15 Lufthygiene

Die durch das Planungsvorhaben des hier betroffenen Neubaus des Sarnberger Flügelbahnhofes induzierten Verkehrsmehrungen lassen im direkten Planungsumfeld der Arnulfstraße (östlich der Seidlstraße) unter einer sich zumindest nicht verschlechternden Durchlüftungssituation im Bodenbereich keine wesentliche Verschlechterung der lufthygienischen Belastungssituation (NO₂) erwarten.

Der durch das Planungsvorhaben ausgelöste Zusatzverkehr im Vergleich zu dem dem gesamtstädtischen Wachstum zuzurechnenden Verkehrszuwachs spielt eine untergeordnete Rolle. Es wird deshalb weiterhin davon ausgegangen, dass die relevanten lufthygienischen Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) sowie NO₂ eingehalten werden. Aus lufthygienischer Sicht steht dem Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofs nichts entgegen.

5.16 Energiekonzept/Mobilitätskonzept

Im Rahmen der Neubaumaßnahme werden die einschlägigen gesetzlichen Vorgaben, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) berücksichtigt und eingehalten. Die Beschlüsse der Landeshauptstadt München zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 werden berücksichtigt.

Das zukünftige Gebäude wird zudem durch umweltfreundliche Fernwärme versorgt. Ein Anschluss an die Fernkälte wird angestrebt. Unterstützend dazu sind auf den Flachdächern Anlagen zur Nutzung der Solarenergie vorgesehen.

Unabhängig davon werden durch die Lage des Projektes an zentralster Stelle innerhalb Münchens mit einer hervorragenden Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) mit unmittelbarer Versorgung durch DB-Fernverkehr, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus für die Beschäftigten der Büronutzungen und für den Kundenverkehr des Einzelhandels sowie der Restauration starke Anreize geschaffen den ÖPNV zu nutzen. Entsprechend wurde der Stellplatzschlüssel für Kfz reduziert. Damit trägt die Baumaßnahme schon aufgrund der Lage nachhaltig dazu bei, den Verbrauch an fossilen Brennstoffen und die Emissionen zu reduzieren, die ansonsten durch Individualverkehr verursacht würden.

5.17 Planerische Schnittstellen

2. Stammstrecke

Zwischen dem Neubau des Empfangsgebäudes, dem Neubau des Gebäudes Sarnberger Flügelbahnhof und dem Bau der 2. Stammstrecke bestehen sowohl zeitliche als auch funktionale Verknüpfungen und Abhängigkeiten. Diese werden laufend mit dem hier vorliegenden Verfahren hinsichtlich zeitlicher Umsetzung und baulichem Zugriff auf die Flächen gespiegelt.

Zeitliche Abhängigkeiten mit Planfeststellung

Mit der Planfeststellung zur Änderung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage des Sarnberger Flügelbahnhofs soll das Vorhabengebiet als ein eigenes Grundstück gebildet und aus der Bahnnutzung entlassen werden (Freistellung von Bahnbetriebszwecken). Zeitliche Abhängigkeiten bestehen in der Verlegung des bestehenden Mischwasserkanals und der Entwässerungsleitungen unter dem Sarnberger Flügelbahnhof und der Realisierung der dem Bürogebäude zugeordneten Freiflächen. Diese werden in der Planfeststellung dargelegt, der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung stellt auf die Planfeststellung ab und übernimmt diese nachrichtlich.

Grundstücksneuordnung, Abgrenzung Fachplanungshoheit zur kommunalen Planungshoheit

Außerhalb des Planungsgebietes liegen bahnbetriebsnotwendige Nutzungen, wie z.B. der direkte Treppenauf- und -abgang von der Arnulfstraße zum Querbahnsteig des Sarnberger Flügelbahnhofs, sowie die Passage vom Vorplatz Nord zur Gleishalle und Bahnsteig 26. Das Projekt Sarnberger Flügelbahnhof nutzt diese für die Erschließung des Einzelhandels und als Teil des Brandschutzkonzeptes. Darüber hinaus ist eine Überbauung von Bahnanlagen zum zukünftigen Randbau Nord geplant. Baukonstruktiv erforderliche Stützen gründen auf Bahnflächen, beeinträchtigen aber nicht den Bahnbetrieb.

6. Auswirkungen der Planung

Städtebau/Grünordnung

- Setzen eines baulichen Anfangs- bzw. Endpunkts der städtebaulichen Magistrale Hauptbahnhof-Laim-Pasing mit einem profilüberragenden Hochpunkt
- Schaffung eines prägenden „Tors zur Stadt“ im Zusammenhang mit der

Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof München

- Aktivierung eines zentralörtlichen Bereiches durch der Lage angemessene bauliche Dichten und entsprechend attraktive Nutzungen
- Bauliche Einbindung des neuen Bürogebäudes am Sarnberger Flügelbahnhof in das Gesamtkonzept des Hauptbahnhofes München
- Beseitigung von bestehenden städtebaulichen Defiziten und bauliche Aufwertung des Hauptbahnhofes mit einem modernen Erscheinungsbild
- Schaffung einer attraktiven Adressbildung im Zentrum Münchens
- Festsetzung von Dachbegrünung zur Verbesserung der kleinklimatischen Situation und Regenwasserretention sowie zur Erhöhung der Biodiversität
- Schaffung von nutzbaren Dachfreiflächen für Beschäftigte

Verkehr

- Aufwertung und Bereitstellung von Wegebeziehungen zwischen Vorplatz Nord bzw. Arnulfstraße zur denkmalgeschützten Gleishalle und dem Querbahnsteig am Sarnberger Flügelbahnhof
- Reduzierung des nutzungsbedingten motorisierten Individualverkehrs durch ein reduziertes Stellplatzangebot

7. Nachhaltigkeit und Inklusion

Die städtebauliche Entwicklung soll im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgen. Dabei wird ein umfassender und planerisch-integrierter Nachhaltigkeitsansatz verfolgt, nach dem verschiedene umweltbezogene, wirtschaftliche, gesellschaftliche und baukulturelle Aspekte ausgewogen behandelt werden. Die einzelnen Teilaspekte werden deshalb frühzeitig untereinander und gegeneinander abgewogen und in der vorliegenden stimmigen Gesamtkonzeption zusammengeführt.

An wesentlichen Maßnahmen sind zu nennen:

- Wiedernutzbarmachung und Aufwertung einer bereits versiegelten Fläche in zentraler Lage im Sinne der Innenentwicklung
- Wiederbelebung eines zentralörtlichen Bereiches durch die Schaffung zeitgemäßer Gebäudestrukturen und attraktiver Nutzungen
- Verbesserung der kleinklimatischen Bedingungen durch begrünte Dachflächen inkl. Regenwasserretention
- Errichtung von Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie

Die Öffentlichkeit wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens und ergänzend dazu durch eine bereits stattgefundene Erörterungsveranstaltung sowie weitere begleitende Informationsveranstaltungen am Planungsprozess beteiligt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung wird in kontinuierlicher Zusammenarbeit von öffentlicher Verwaltung, der Vorhabenträgerin und Fachleuten erstellt. Die Nachhaltigkeitsziele sind in die Erstellung des Bebauungsplans integrativ eingeflossen.

Das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept berücksichtigt die Anforderungen der Inklusion und des Gender Mainstreamings. Folgende Maßnahmen der

vorliegenden Planung können u.a. unter dem umfassenden Begriff der Geschlechtergerechtigkeit sowie dem Sicherheitsempfinden angeführt werden und zur Sicherheit beitragen:

- übersichtliche fußläufige Wegeverbindungen
- barrierefreie, transparent gehaltene Passagen zwischen Vorplatz Nord, Gleishalle Hauptbahnhof und Querbahnsteig Sarnberger Flügelbahnhof
- gut einsehbare Gestaltung der öffentlich nutzbaren Bereiche

Die Maßnahmen und Möglichkeiten geschlechtergerechter Planungsintentionen werden im weiteren Verfahren laufend berücksichtigt und konkretisiert.

8. Sozialgerechte Bodennutzung

Der Arbeitsgruppe zur Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) wurde das Vorhaben am 18.04.2018 vorgestellt. Für die Planung finden die vom Stadtrat beschlossenen Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung keine Anwendung.

9. Daten zum Bebauungsplan

Flächen	Sarnberger Flügelbahnhof
Fläche des Vorhabens	4.181 m ²
Weitere Flächen im Planungsumgriff	631 m ²
Öffentlich gewidmete Straße (Arnulfstraße)	675 m ²
Geltungsbereich gesamt	5.487 m²

Maß der Nutzung	
Geschossfläche (GF)	34.500 m ²
Entspricht GFZ	7,17
GRZ max. § 19 Abs. 2 BauNVO	1,0
Entspricht Grundfläche (GR)	4.812 m ²

19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/21T
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/6
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/21V